

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE DU CONGO

paraissant le jeudi de chaque semaine à Brazzaville

DESTINATIONS	ABONNEMENTS			NUMERO
	1 AN	6 MOIS	3 MOIS	
REPUBLIQUE DU CONGO	24.000	12.000	6.000	500 F CFA
	Voie aérienne exclusivement			
ETRANGER	38.400	19.200	9.600	800 F CFA

□ Annonces judiciaires et légales et avis divers : 460 frs la ligne (il ne sera pas compté moins de 5.000 frs par annonce ou avis).
Les annonces devront parvenir au plus tard le jeudi précédant la date de parution du "JO".
□ Propriété foncière et minière : 8.400 frs le texte. □ Déclaration d'association : 15.000 frs le texte.

DIRECTION : TEL./FAX : (+242) 281.52.42 - BOÎTE POSTALE 2.087 BRAZZAVILLE - Email : journal.officiel@sgg.cg
Règlement : espèces, mandat postal, chèque visé et payable en République du Congo, libellé à l'ordre du **Journal officiel**
et adressé à la direction du Journal officiel et de la documentation.

SOMMAIRE

Volume I

Arrêté n° 4361 du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens	3
Arrêté n° 4362 du 31 mars 2014 relatif à l'agrément d'organisme de formation aéronautique .	25
Arrêté n° 4363 du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses ...	53

Arrêté n° 4361 du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens

Le ministre d'Etat,
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 instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;
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 CEMAC ;
Vu le décret n° 78/288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;
Vu le décret n° 2009-392 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° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu l'arrêté n° 6051/MTAC-CAB du 25 septembre 2008 portant approbation des règlements aéronautiques du Congo.

Arrête :

Article premier : Le présent arrêté détermine les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait du certificat de transporteur aérien.

Article 2 : Les conditions de délivrance, de renouvellement, de suspension et de retrait du certificat de transporteur aérien sont fixées à l'annexe jointe au présent arrêté.

Article 3 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Article 4 : 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 31 mars 2014

Rodolphe ADADA

ANNEXE :

CERTIFICATION DES EXPLOITANTS AERIENS

TABLE DES MATIÈRES

1. GÉNÉRALITÉS

- 1.1.1 Domaine d'application
- 1.1.2 Définitions
- 1.1.3 Abréviations

2. CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA)

2.1 Généralités

- 2.1.1 Objet
- 2.1.2 Règles générales
- 2.1.3 Conformité au certificat de transporteur aérien
- 2.1.4 Dérogations
- 2.1.5 Consignes opérationnelles
- 2.1.6 Gestion des risques pour la sécurité liés à la fatigue

2.2 Demande de Délivrance, de Modification et de Renouvellement du CTA

- 2.2.1 Phase préliminaire de la demande
- 2.2.2 Dépôt de la demande initiale
- 2.2.3 Informations à fournir pour une première demande de CTA
- 2.2.4 Accès pour inspection
- 2.2.5 Démonstration d'évacuation d'urgence et/ou d'amerrissage forcé
- 2.2.6 Vol de démonstration
- 2.2.7 Délivrance, modification ou renouvellement du CTA
- 2.2.8 Contenu d'un certificat de transporteur aérien
- 2.2.9 Manuel d'exploitation
- 2.2.10 Exigences en matière de personnel de commandement et organisation du détenteur de CTA
- 2.2.11 Système de management de la qualité (SMQ)

2.3 Exigences en matière de maintenance des aéronefs

- 2.3.1 Responsabilités de l'exploitation en matière de maintenance
- 2.3.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant (MME)
- 2.3.3 Compte rendu matériel de l'exploitant (CRM)
- 2.3.4 Programme d'entretien (PE)
- 2.3.5 États de maintenance
- 2.3.6 Renseignements sur le maintien de la navigabilité
- 2.3.7 Modification et Réparations

2.4 Exigences en matière d'aéronefs et location d'aéronefs

- 2.4.1 Aéronef autorisé pour exploitation commerciale

2.4.2 Location d'aéronefs entre deux exploitants sous la surveillance d'une même Autorité

2.4.3 Location d'aéronefs entre deux exploitants sous la surveillance de deux Autorités différentes

2.4.4 Banalisation d'aéronefs

2.4.5 Affrètement d'aéronefs

2.5 Gestion des marchandises dangereuses par le titulaire d'un CTA

2.5.1 Approbation du transporteur de marchandises dangereuses

2.6 Gestion de la sûreté du titulaire d'un CTA

2.6.1 Exigences en matière de sûreté

Annexe I. Modèle de certificat de transporteur aérien et de spécifications opérationnelles

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent règlement détermine les critères de délivrance et de maintien en validité du certificat de transporteur aérien (CTA) aux transporteurs aériens établis en République du Congo.
- (b) Le transport aérien de passagers, de fret et/ou de courrier, effectué par des aéronefs non entraînés par un organe moteur et/ou par des ultralégers motorisés, ainsi que les vols locaux n'impliquant pas de transport entre différents aéroports et le travail aérien ne relèvent pas du présent règlement.

1.2 DÉFINITIONS

(a) Au sens 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.
- (2) **Agent technique d'exploitation.** — Personne, titulaire ou non d'une licence et dûment qualifiée désignée par l'exploitant pour effectuer le contrôle et la supervision des vols, qui appuie et aide le pilote commandant de bord à assurer la sécurité du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin.
- (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 doit être

utilisée par des hélicoptères exploités en classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.

- (4) **Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH).** — Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision ou d'une approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.

1. — L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.

2. — On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans les opérations de catégorie II avec une hauteur de décision, la référence visuelle nécessaire est celle qui est spécifiée pour la procédure et l'opération particulières.

3. — Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/hauteur de décision» et abrégées «DA/H».

- (5) **Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH).** — Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.

1. — L'altitude de franchissement d'obstacles est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de franchissement d'obstacles est rapportée à l'altitude du seuil ou, en cas d'approches classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.

2. — Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/hauteur de franchissement d'obstacles» et abrégées «OCA/H».

- (6) **Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH).** — Altitude ou hauteur spécifiée, dans une approche classique ou indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.
1. — *L'altitude minimale de descente (MDA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur minimale de descente (MDH) est rapportée à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur minimale de descente pour l'approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.*
2. — *On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans le cas d'une approche indirecte, la référence visuelle nécessaire est l'environnement de la piste.*
3. — *Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/ hauteur minimale de descente» et abrégées «MDA/H».*
- (7) **Atterrissage forcé en sécurité.** — Atterrissage ou amerrissage inévitable dont on peut raisonnablement compter qu'il ne fera pas de blessés dans l'aéronef ni à la surface.
- (8) **Certificat de transporteur aérien (CTA).** — Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.
L'expression «certificat de transporteur aérien» (CTA) est synonyme de «permis d'exploitation aérienne» (AOC).
- (9) **COMAT.** — Matériel de l'exploitant transporté à bord d'un aéronef de l'exploitant pour les fins propres de l'exploitant.
- (10) **Combinaison de survie intégrée.** — Combinaison de survie qui satisfait aux spécifications combinées de la combinaison de survie et du gilet de sauvetage.
- (11) **Conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC).** — Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, inférieures aux minimas spécifiés pour les conditions météorologiques de vol à vue.
- (12) **Conditions météorologiques de vol à vue (VMC).** — Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité, de la distance par rapport aux nuages et du plafond, égales ou supérieures aux minima spécifiés.
- (13) **Contrôle d'exploitation.** — Exercice de l'autorité sur le commencement, la continuation, le déroutement ou l'achèvement d'un vol dans l'intérêt de la sécurité de l'aéronef, ainsi que de la régularité et de l'efficacité du vol.
- (14) **Émetteur de localisation d'urgence (ELT).** — Terme générique désignant un équipement qui émet des signaux distinctifs sur des fréquences désignées et qui, selon l'application dont il s'agit, peut être mis en marche automatiquement par l'impact ou être mis en marche manuellement. Un ELT peut être l'un ou l'autre des appareils suivants :
- (i) *ELT automatique fixe (ELT [AF]).* — ELT à mise en marche automatique attaché de façon permanente à un aéronef.
- (ii) *ELT automatique portatif (ELT [AP]).* — ELT à mise en marche automatique qui est attaché de façon rigide à un aéronef mais qui peut être aisément enlevé de l'aéronef.
- (iii) *ELT automatique largable (ELT [AD]).* — ELT qui est attaché de façon rigide à un aéronef et est largué et mis en marche automatiquement par l'impact et, dans certains cas, par des détecteurs hydrostatiques. Le largage manuel est aussi prévu.
- (iv) *ELT de survie (ELT [S]).* — ELT qui peut être enlevé d'un aéronef, qui est rangé de manière à faciliter sa prompte utilisation dans une situation d'urgence et qui est mis en marche manuellement par des survivants.
- (15) **En état de navigabilité.** — État d'un aéronef, 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.
- (16) **Enregistreur de bord.** — Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les investigations techniques sur les accidents et incidents.

- (17) **Environnement hostile.** — Environnement dans lequel :
- (i) un atterrissage forcé en sécurité ne peut pas être accompli parce que la surface et son environnement proche ne sont pas adéquats ;
 - (ii) les occupants de l'hélicoptère ne peuvent pas être adéquatement protégés des éléments ;
 - (iii) le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage ne sont pas appropriés au temps d'exposition prévu ;
 - (iv) le risque de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est inacceptable.
- (18) **Environnement hostile en zone habitée.** — Environnement hostile situé à l'intérieur d'une zone habitée.
- (19) **Environnement hostile hors zone habitée.** — Environnement hostile situé à l'extérieur d'une zone habitée.
- (20) **Environnement non hostile.** — Environnement dans lequel :
- (i) un atterrissage forcé en sécurité peut être accompli parce que la surface et son environnement proche, sont adéquats ;
 - (ii) les occupants de l'hélicoptère peuvent être adéquatement protégés des éléments ;
 - (iii) le temps de réponse ou la capacité des services de recherche et de sauvetage sont appropriés au temps d'exposition prévu ;
 - (iv) le risque calculé de mettre en danger des personnes ou des biens au sol est acceptable.
- Les parties d'une zone habitée qui remplissent les critères ci-dessus sont considérées comme étant non hostiles.*
- (21) **État de l'aérodrome.** — État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé.
- (22) **État de l'exploitant.** — État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- (23) **État d'immatriculation.** — État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
- (24) **Exploitant.** — Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.
- (25) **Exploitation en classe de performances 1.** — Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, à moins que la défaillance ne se produise avant le point de décision au décollage (TDP) ou après le point de décision à l'atterrissage (LDP), auxquels cas l'hélicoptère doit être capable d'atterrir à l'intérieur de l'aire de décollage interrompu ou de l'aire d'atterrissage.
- (26) **Exploitation en classe de performances 2.** — Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, l'hélicoptère peut poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, sauf lorsque la défaillance se produit tôt dans la manœuvre de décollage ou tard dans la manœuvre d'atterrissage, auxquels cas un atterrissage forcé peut être nécessaire.
- (27) **Exploitation en classe de performances 3.** — Se dit d'opérations exigeant des performances telles qu'en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur à un moment quelconque du vol, un atterrissage forcé sera nécessaire.
- (28) **Fatigue.** — État physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou à la charge de travail (mental et/ou physique), qui peut réduire la vigilance d'un membre d'équipage et sa capacité à faire fonctionner un aéronef en toute sécurité ou à s'acquitter de fonctions liées à la sécurité.
- (29) **Fiche de maintenance.** — 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.
- (30) **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.

En République du Congo, le terme «giravion» peut être utilisé à la place d'«hélicoptère».

- (31) **Héliplateforme.** — Hélistation située sur une structure en mer, flottante ou fixe.
- (32) **Hélistation.** — Aérodrome, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface.
1. — *Dans le présent règlement, le terme «hélistation» désigne aussi les aérodromes principalement destinés aux avions.*
2. — *Les hélicoptères peuvent être exploités à destination ou en provenance d'aires autres que des hélistations.*
- (33) **Hélistation de dégagement.** — Hélistation vers laquelle un hélicoptère peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'hélistation d'atterrissage prévue. On distingue les hélistations de dégagement suivantes :
- (i) *Hélistation de dégagement au décollage.* — Hélistation de dégagement où un hélicoptère peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'hélistation de départ.
- (ii) *Hélistation de dégagement en route.* — Hélistation où un hélicoptère peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.
- (iii) *Hélistation de dégagement à destination.* — Hélistation de dégagement vers laquelle un hélicoptère peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'hélistation d'atterrissage prévue.
L'hélistation de départ d'un vol peut aussi être une hélistation de dégagement en route ou une hélistation de dégagement à destination pour le même vol.
- (34) **Hélistation en terrasse.** — Hélistation située sur une construction érigée à terre.
- (35) **Liste d'écarts de configuration (LEC).** — Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.
- (36) **Liste minimale d'équipements (LME).** — Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées,

avec un équipement particulier hors de fonctionnement; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.

- (37) **Liste minimale d'équipements de référence (LMER).** — Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.
- (38) **Maintenance.** — 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 défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- (39) **Maintien de la navigabilité.** — Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, un rotor 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.
- (40) **Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.** — Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute maintenance programmée ou non programmée sur les aéronefs de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante.
- (41) **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.
- (42) **Manuel de vol.** — Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.
- (43) **Manuel d'exploitation.** — Manuel où sont consignées les procédures, instructions

et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.

- (44) **Manuel d'utilisation de l'aéronef.** — Manuel, acceptable pour l'État de l'exploitant, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.
Le manuel d'utilisation de l'aéronef fait partie du manuel d'exploitation.
- (45) **Marchandises dangereuses.** — Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.
- (46) **Masse maximale.** — Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.
- (47) **Membre d'équipage.** — Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- (48) **Membre de l'équipage de cabine.** — Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.
- (49) **Membre d'équipage de conduite.** — Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- (50) **Minima opérationnels d'hélistation.** — Limites d'utilisation d'une hélistation :
- (i) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;
- (ii) pour l'atterrissage avec approche de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) comme étant appropriées à la catégorie d'exploitation ;
- (iii) pour l'atterrissage avec approche utilisant un guidage vertical, exprimées

en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) ;

- (iv) pour l'atterrissage avec approche classique, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin, en fonction de la base des nuages.
- (51) **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).
- (52) **Navigation de surface (RNAV).** — Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.
La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.
- (53) **Navigation fondée sur les performances (PBN).** — Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.
Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.
- (54) **Nuit.** — Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.
Le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon. L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon.
- (55) **Opération.** — Activité, ou groupée d'activités présentant les mêmes dangers ou des dangers similaires, qui exige d'utiliser un équipement spécifié ou d'obtenir et de maintenir un ensemble particulier de compétences en pilotage, pour éviter ou

réduire le risque d'un danger.

Les activités en question pourraient comprendre, sans s'y limiter, les vols en mer, les opérations d'hélicoptère et les vols du service médical d'urgence.

(56) **Opérations d'approche et d'atterrissage utilisant des procédures d'approche aux instruments.** — Les opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments sont classées comme suit :

- (i) *Approche et atterrissage classiques.* — Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral mais n'utilisent pas de guidage vertical.
- (ii) *Approche et atterrissage avec guidage vertical.* — Approche et atterrissage aux instruments qui utilisent un guidage latéral et vertical mais qui ne satisfont pas les critères établis pour les opérations d'approche et d'atterrissage de précision.
- (iii) *Approche et atterrissage de précision.* — Approche et atterrissage aux instruments utilisant un guidage de précision latéral et vertical, les minima étant déterminés par la catégorie d'opération.

Par «guidage latéral et vertical», on entend un guidage assuré :

- (iv) soit par une aide de navigation au sol ;
- (v) soit par des données de navigation générées par un ordinateur.

Catégories d'opérations d'approche et d'atterrissage de précision :

- (vi) *Catégorie I (CAT I).* — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft), et avec une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m.
- (vii) *Catégorie II (CAT II).* — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et une portée visuelle de piste au moins égale à 300 m.
- (viii) *Catégorie IIIA (CAT IIIA).* — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

(A) avec une hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision ;

(B) avec une portée visuelle de piste au moins égale à 175 m ;

(ix) *Catégorie IIIB (CAT IIIB).* — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :

(A) avec une hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft) ou sans hauteur de décision ;

(B) avec une portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m.

(x) *Catégorie IIIC (CAT IIIC).* — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

Lorsque la hauteur de décision (DH) et la portée visuelle de piste (RVR) ne correspondent pas à la même catégorie, l'opération d'approche et d'atterrissage sera exécutée dans les conditions de la catégorie la plus exigeante (exemples: si la hauteur de décision relève de la catégorie IIA et la portée visuelle de piste, de la catégorie IIIB, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie IIIB; si la hauteur de décision relève de la catégorie II et la portée visuelle de piste, de la catégorie I, on doit considérer qu'il s'agit d'une opération de catégorie II).

(57) **Performances de communication requises (RCP).** — Énoncé des performances auxquelles doivent satisfaire les communications opérationnelles effectuées pour exécuter des fonctions ATM déterminées.

(58) **Performances humaines.** — Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.

(59) **Période de service de vol.** — Temps total depuis le moment où un membre d'équipage de conduite prend son service immédiatement après une période de repos et avant d'effectuer un vol ou une série de vols, jusqu'au moment où il est dégagé de tout service après avoir accompli ce vol ou cette série de vols.

(60) **Phase d'approche et d'atterrissage.** — Hélicoptères. Partie du vol qui va de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou du début de la descente dans

les autres cas, jusqu'à l'atterrissage ou jusqu'au point d'atterrissage interrompu.

- (61) **Phase de croisière.** — Partie du vol qui va de la fin de la phase de décollage et de montée initiale jusqu'au début de la phase d'approche et d'atterrissage.
Dans les cas où une marge de franchissement d'obstacles suffisante ne peut être assurée visuellement, les vols doivent être exécutés de façon à s'assurer que les obstacles puissent être franchis avec une marge appropriée. En cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, les exploitants peuvent avoir à adopter d'autres procédures.
- (62) **Phase de décollage et de montée initiale.** — Partie du vol qui va du début du décollage jusqu'à 300 m (1000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou jusqu'à la fin de la montée dans les autres cas.
- (63) **Pilote commandant de bord.** — Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.
- (64) **Plan de vol.** — Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.
- (65) **Plan de vol exploitation.** — Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'hélicoptère et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux hélistations intéressées.
- (66) **Point de décision à l'atterrissage (LDP).** — Point utilisé dans la détermination des performances à l'atterrissage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur y survenant, le pilote peut soit poursuivre l'atterrissage en sécurité, soit interrompre l'atterrissage.
Le point de décision à l'atterrissage ne s'applique qu'aux hélicoptères exploités en de classe de performances 1.
- (67) **Point de décision au décollage (TDP).** — Point utilisé dans la détermination des performances au décollage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur y survenant, le pilote peut soit interrompre le décollage, soit le poursuivre en sécurité.
Le point de décision au décollage s'applique aux hélicoptères de classe de performances 1.

- (68) **Point défini après le décollage (DPATO).** — Point de la phase de décollage et de montée initiale avant lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est pas assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.
Les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 2.
- (69) **Point défini avant l'atterrissage (DPBL).** — Point de la phase d'approche et d'atterrissage après lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est plus assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.
Les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 2.
- (70) **Portée visuelle de piste (RVR).** — Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.
- (71) **Principes des facteurs humains.** — Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance 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.
- (72) **Programme d'entretien.** — Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.
- (73) **Programme national de sécurité.** — Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.
- (74) **Réparation.** — 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.
- (75) **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.

(76) **Série de vols.** — Une série de vols est une suite de vols qui :

- (i) commence et se termine à l'intérieur d'une période de 24 heures ; et qui
- (ii) est assurée par le même pilote commandant de bord.

(77) **Simulateur d'entraînement au vol.** — L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :

- (i) Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef ;
- (ii) Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie ;
- (iii) Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.

(78) **Spécification de navigation.** — Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :

- (i) Spécification RNAV (navigation de surface). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui

est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1) ;

- (ii) Spécification RNP (qualité de navigation requise). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).

1. — *Le Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613), Volume II, contient des éléments indicatifs détaillés sur les spécifications de navigation.*

2. — *Le terme RNP, défini précédemment comme étant l'« expression de la performance de navigation qui est nécessaire pour évoluer à l'intérieur d'un espace aérien défini », a été supprimé de la présente Annexe, le concept de RNP ayant été dépassé par le concept de PBN. Dans la présente Annexe, il est désormais utilisé uniquement dans le contexte des spécifications de navigation qui prévoient une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances.*

3. — *P. ex. la RNP 4 désigne des exigences applicables à un aéronef et un vol, notamment une performance de navigation latérale de 4 NM et une obligation de surveillance et d'alerte à bord en ce qui concerne les performances, exigences qui sont décrites en détail dans le Doc 9613.*

(79) **Spécifications d'exploitation.** — Autorisations, conditions et restrictions applicables au permis d'exploitation aérienne et dépendant des conditions figurant dans le manuel d'exploitation.

(80) **Substances psychoactives.** — Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.

(81) **Système de documents sur la sécurité des vols.** — Ensemble de documents interdépendants établi par l'exploitant, dans lesquels est consignée et organisée l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol, comprenant au minimum le manuel d'exploitation et le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.

(82) **Système de gestion de la sécurité.** — Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

- (83) **Système de gestion des risques de fatigue (FRMS).** — Moyen dirigé par des données qui permet de surveiller et de gérer en continu les risques de sécurité liés à la fatigue, basé sur des principes et des connaissances scientifiques ainsi que sur l'expérience opérationnelle, qui vise à faire en sorte que le personnel concerné s'acquitte de ses fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.
- (84) **Système de vision améliorée (EVS).** — Système électronique d'affichage en temps réel d'images de la vue extérieure obtenues au moyen de capteurs d'images. *L'EVS n'inclut pas les systèmes de vision nocturne (NVIS).*
- (85) **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).
- (86) **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.
- (87) **Temps de vol — hélicoptères.** — Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.
- (88) **Travail aérien.** — Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.
- (89) **Type de performances de communication requises (Type RCP).** — Étiquette (par exemple, RCP 240) représentant les valeurs attribuées aux paramètres RCP pour le temps de transaction, la continuité, la disponibilité et l'intégrité des communications.
- (90) **Visualisation tête haute (HUD).** — Système d'affichage des informations de vol dans le champ de vision extérieur avant du pilote.
- (91) **Vol d'aviation générale.** — Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.
- (92) **Vol de transport commercial.** — Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
- (93) **Vol d'aviation générale.** — Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.
- (94) **Vol de transport commercial.** — Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
- (95) **Vols en mer.** — Vols dont une grande partie se déroule habituellement au-dessus de la mer ou en provenance ou à destination de sites en mer. Ils comprennent, sans s'y limiter, les vols de soutien d'exploitations pétrolières, gazières ou minières en mer et les vols de transfert de pilotes maritimes.
- (96) **V_{ROSS} .** — Vitesse minimale à laquelle l'hélicoptère pourra monter si le groupe motopropulseur le plus défavorable est hors de fonctionnement et si les autres groupes motopropulseurs fonctionnent dans les limites d'emploi approuvées. *La vitesse mentionnée ci-dessus peut être mesurée aux instruments ou atteinte au moyen d'une procédure spécifiée dans le manuel de vol.*
- (97) **Zone habitée.** — En rapport avec une cité, une ville ou un groupe d'habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives.

1.3 ABRÉVIATIONS

(a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

- (1) **ANAC** Agence Nationale de l'Aviation Civile
- (2) **CTA** Certificat de Transporteur Aérien ou PEA
- (3) **CDB** Commandant de bord
- (4) **CDN** Certificat de Navigabilité
- (5) **EDTO** Vol à temps de déroutement prolongé
- (6) **LEC/CDL** Liste d'écarts de configuration
- (7) **LME/MEL** Liste Minimale d'Équipements
- (8) **MME** Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant
- (9) **MPM** Manuel de procédures de maintenance
- (10) **OACI** Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- (11) **OMA** Organisme de Maintenance Agréé
- (12) **ONU** Organisation des Nations Unies
- (13) **PN** Personnel navigant de conduite
- (14) **PC** Personnel de cabine
- (15) **RVR** Portée Visuelle de Piste ou Runway Visual Range en anglais

2. CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA)**2.1 GÉNÉRALITÉS****2.1.1 OBJET**

- (a) Le CTA a pour objet de certifier que le titulaire est autorisé à assurer un type spécifié de services de transport aérien commercial conformément à la réglementation en vigueur.

2.1.2 RÈGLES GÉNÉRALES

- (a) Le postulant à un CTA ou à une modification d'un CTA doit permettre à l'ANAC d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.

- (b) Le postulant à un CTA :

- (1) ne doit pas détenir un CTA délivré par une autre Autorité, sauf accord spécifique entre cette Autorité et l'ANAC ;
- (2) doit avoir son siège principal d'exploitation, et le cas échéant, son siège social, situé en République du Congo;
- (3) doit avoir immatriculé au moins un (01) aéronef devant être exploité en vertu du CTA sur le registre congolais; et
- (4) doit démontrer à l'ANAC, sa capacité à assurer la sécurité de l'exploitation.

- (c) Nonobstant les dispositions du sous-paragraphe (3) ci-dessus, l'exploitant peut exploiter avec l'accord mutuel des deux Autorités, des aéronefs immatriculés au registre national d'une autre Autorité. Une autorisation d'exploitation devra être délivrée pour chaque aéronef par l'ANAC après une inspection.

- (d) L'exploitant doit permettre à l'ANAC d'avoir accès à son organisation et à ses aéronefs, et doit s'assurer, en ce qui concerne l'entretien, que l'accès à tout organisme d'entretien agréé concerné est permis, afin de vérifier le maintien de la conformité aux dispositions de la réglementation.

- (e) Un CTA sera modifié, suspendu ou retiré si l'ANAC n'est plus assurée de la capacité de l'exploitant à maintenir la sécurité de l'exploitation.

- (f) L'exploitant doit démontrer à l'ANAC que :

- (1) son organisation et son encadrement sont convenables et correctement adaptés à la taille et au cadre de son exploitation ; et
- (2) des procédures de supervision de l'exploitation ont été définies.

- (g) L'exploitant doit avoir nommé un Dirigeant Responsable acceptable par l'ANAC, qui a mandat de l'exploitant pour s'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.

- (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 ;

- (i) la sécurité des vols.

- (2) le système d'entretien ;

- (3) la formation et l'entraînement des équipages ;

- (4) les opérations au sol ;

- (5) la sûreté ; et

- (6) le Système de Management de la Qualité (SMQ).

- (i) Une même personne peut être nommée responsable de plusieurs des domaines ci-dessus si cela est acceptable par l'ANAC mais, pour les exploitants employant 21 personnes ou plus à plein temps, un minimum de 03 personnes est exigé pour couvrir les six domaines de responsabilités.

- (j) Pour les exploitants qui emploient 20 personnes ou moins à plein temps, trois domaines de responsabilité ci-dessus peuvent être tenus par le Dirigeant Responsable si cela est acceptable par l'ANAC.

- (k) L'exploitant doit s'assurer que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications du manuel d'exploitation (MANEX).

- (l) L'exploitant doit prévoir des installations et services d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols.

- (m) L'exploitant doit s'assurer que l'équipement de ses avions et la qualification de ses équipages répondent aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation.

- (n) L'exploitant doit respecter les exigences en matière d'entretien pour l'ensemble des aéronefs exploités en vertu de son CTA.

- (o) L'exploitant doit fournir à l'ANAC un exemplaire du manuel d'exploitation (MANEX).

- (p) L'exploitant doit assurer sur la base principale d'exploitation des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.

(q) 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.

2.1.3 CONFORMITÉ AU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

2.1.3.1 EXIGENCE DE CTA

(a) Un exploitant ne doit assurer des vols de transport commercial que s'il détient un Certificat de Transporteur Aérien (CTA) en état de validité délivré par l'ANAC.

2.1.3.2 PRIVILÈGES DU CTA

(a) Le certificat de transporteur aérien (CTA) autorise l'exploitant à effectuer des vols de transport commercial conformément aux spécifications d'exploitation.

Des dispositions relatives à la teneur du certificat de transporteur aérien (CTA) et des spécifications d'exploitation connexes figurent aux paragraphes (e) et (f) ci-dessous.

(b) La délivrance d'un CTA par l'ANAC dépend de ce que l'exploitant a démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

(c) L'exploitant doit établir des politiques et des procédures pour les tiers qui effectuent des travaux pour son compte.

(d) Le maintien de la validité d'un CTA dépend de ce que l'exploitant a satisfait aux exigences du paragraphe (d) ci-dessus sous la supervision de l'ANAC.

(e) Le CTA doit contenir au moins les renseignements suivants, sa présentation graphique doit suivre le modèle requis :

- (1) État de l'exploitant et autorité de délivrance ;
- (2) numéro et date d'expiration du CTA ;
- (3) nom de l'exploitant, nom commercial (s'il est différent du nom de l'exploitant) et adresse du siège principal d'exploitation ;

(4) date de délivrance et nom, signature et fonction du représentant de l'ANAC ;

(5) référence exacte de l'endroit du document contrôlé emporté à bord où figurent les coordonnées permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation.

(f) Les spécifications d'exploitation liées au CTA doivent comprendre au moins les renseignements requis et, leur présentation graphique doit suivre le modèle également requis.

2.1.3.3 SURVEILLANCE DES OPÉRATIONS D'UN EXPLOITANT D'UN AUTRE ÉTAT

(a) Le CTA délivré par un État contractant de l'OACI est reconnu valable par la République du Congo si les conditions qui ont régi la délivrance dudit CTA sont équivalentes ou supérieures aux normes applicables spécifiées dans les annexes à la convention relative à l'aviation civile internationale.

(b) Les exploitants menant des opérations en République du Congo doivent respecter les exigences en vigueur.

2.1.3.4 ÉVALUATION PAR L'ANAC

(a) Le CTA n'est délivré que sur la base d'un rapport d'évaluation technique et légal de l'ANAC établi par ses soins.

2.1.4 DÉROGATIONS

(a) L'ANAC peut, à titre exceptionnel et provisoire accorder une dérogation aux dispositions du présent règlement lorsqu'elle estime que le besoin existe, et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire qu'elle considère nécessaire pour assurer dans ce cas particulier un niveau de sécurité acceptable.

(b) La dérogation aux dispositions ne signifie pas dérogation de CTA. Seules les procédures de délivrance du CTA, excepté celles de niveau de conformité 1 sont concernées.

1. — ÉCART ou N/C de NIVEAU 1. — Un écart de niveau 1 correspond à un non-respect significatif des exigences en matière de certification des exploitants aériens et d'exploitation technique des aéronefs civils abaissant le niveau de sécurité, et portant gravement à la sécurité du vol.

2. — ÉCART ou N/C de NIVEAU 2. — Un écart de niveau 2 correspondant à un non-respect significatif des exigences en matière de certification des exploitants aériens et d'exploitation technique des aéronefs civils qui pourrait abaisser le niveau de sécurité et éventuellement porter atteinte à la sécurité du vol ;

3. — *ÉCART ou N/C de NIVEAU 3.* — Les autres écarts mineurs non classés de niveau 1 et de niveau 2 sont classés de niveau 3.

2.1.5 CONSIGNES OPÉRATIONNELLES

- (a) L'ANAC peut, chaque fois qu'elle juge opportun, au moyen d'une consigne opérationnelle ordonner qu'une opération soit interdite, limitée ou soumise à certaines conditions, dans le but d'assurer la sécurité des opérations.
- (b) Les consignes opérationnelles doivent préciser :
- (1) la raison de leur diffusion ;
 - (2) le domaine d'application et la durée ; et
 - (3) l'action à engager par les exploitants.

2.1.6 GESTION DES RISQUES POUR LA SÉCURITÉ LIÉS À LA FATIGUE

- (a) Afin de gérer les risques pour la sécurité liés à la fatigue, le titulaire d'un CTA doit établir les limites de temps de vol, de période de service de vol et de repos qui font partie de la réglementation normative régissant la gestion de la fatigue.

2.2. DEMANDE DE DÉLIVRANCE, DE MODIFICATION ET DE RENOUVELLEMENT DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

2.2.1 PHASE PRÉLIMINAIRE DE LA DEMANDE

- (a) Avant le dépôt d'un dossier complet de demande de CTA, le postulant remplit le formulaire prescrit par l'ANAC afin de formaliser ses intentions.
- (b) L'ANAC, au vu des résultats obtenus à partir des données du formulaire susmentionné :
- (1) cerne les intentions du postulant ;
 - (2) précise quel sera le processus de délivrance du CTA ;
 - (3) précise toutes les informations et documents qui doivent être joints à la demande initiale du CTA. À cette occasion, l'ANAC indique les modalités de dépôt du dossier de demande initiale et attire l'attention sur le délai approximatif requis pour l'instruction de la demande initiale ;
 - (4) indique le règlement technique applicable ayant trait au CTA (ainsi que l'endroit où se le procurer) et de l'entité de l'ANAC en charge de le faire appliquer ;
 - (5) remet au postulant la brochure à l'attention des futurs exploitants.

2.2.2 DÉPÔT DE LA DEMANDE INITIALE

- (a) La demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du certificat de transporteur aérien doit être faite à l'ANAC par le postulant sur le formulaire requis.
- (b) La demande doit être déposée au moins :
- (1) 90 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une première délivrance ;
 - (2) 30 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une modification majeure des conditions d'exploitation ;
 - (3) 30 jours avant la date d'expiration du certificat de transporteur aérien pour un renouvellement.

2.2.3 INFORMATIONS À FOURNIR POUR UNE PREMIÈRE DEMANDE DE CTA

Réservé

2.2.4 ACCÈS POUR INSPECTION

- (a) Une inspection doit être menée par l'ANAC au niveau de l'exploitant qui postule à un certificat de transporteur aérien ou à une modification de ce certificat pour s'assurer qu'il répond aux normes liées à la sécurité et à la sûreté aériennes.
- (b) Tout exploitant aérien doit garantir à l'ANAC le libre accès de ses installations et aéronefs dans le cadre des inspections de l'ANAC en vue de déterminer la conformité de l'exploitation avec les règlements applicables.

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 et/ou d'amerrissage de ses aéronefs.

2.2.6 VOL DE DÉMONSTRATION

- (a) L'ANAC peut exiger de l'exploitant avant la délivrance du CTA l'exécution d'un ou plusieurs vols de démonstration exploités comme des vols de transport aérien public. Ces vols de démonstration doivent permettre à l'ANAC de procéder à une série d'inspections en cours de vol pouvant couvrir les phases suivantes :
- (1) planification ;
 - (2) inspection avant vol ;
 - (3) inspection en vol ;
 - (4) inspection après le vol ;

- (5) personnel commercial de bord ;
- (b) Les points qui n'ont pas donné satisfaction durant l'inspection en vol doivent être portés à l'attention du postulant qui doit prendre les mesures nécessaires pour y remédier.
- (c) L'exigence de la conduite d'un vol de démonstration n'est pas obligatoire mais reste soumise à l'appréciation de l'ANAC.

2.2.7 DÉLIVRANCE, MODIFICATION OU RENOUELEMENT DU CTA

- (a) Le CTA n'est délivré, modifié ou renouvelé que si :
- (1) les aéronefs qui y sont spécifiés sont :
- (i) pour les aéronefs inscrits au registre d'immatriculation, titulaires d'un certificat de navigabilité (CDN) en état de validité ;
- (ii) pour les aéronefs inscrits à un registre d'immatriculation étranger, titulaires d'un certificat de navigabilité ;
- (2) le système d'entretien a été approuvé par l'ANAC ;
- (3) l'exploitant a démontré à l'ANAC qu'il était en mesure de :
- (i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée ;
- (ii) mettre en place et maintenir un système de management de la qualité (SMQ) ;
- (iii) se conformer aux programmes de formation et d'entraînement requis ;
- (v) l'exploitant couvre les dépenses mises à sa charge par la réglementation en vigueur.
- (b) L'exploitant doit informer l'ANAC de toutes modifications.

2.2.8 CONTENU D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

- (a) Le titre de transporteur aérien est notifié par la délivrance d'un certificat de transporteur aérien (CTA) qui consiste en :
- (1) une page principale ;
- (2) une page des spécifications d'exploitation.
- (b) Le CTA spécifie :
- (1) le nom et l'adresse de l'exploitant ;

- (2) date de délivrance et la période de validité ;
- (3) la description du type d'exploitation autorisé ;
- (4) les types d'aéronefs autorisés pour l'exploitation ;
- (5) les marques d'immatriculation des aéronefs autorisés. Cependant, les exploitants peuvent obtenir l'approbation d'un système par lequel ils informent l'ANAC de l'immatriculation des avions exploités au titre de leur CTA ;
- (6) les zones d'exploitation autorisées ;
- (7) les limitations spécifiques ;
- (8) et les agréments et les spécifications opérationnelles telles que :
- (i) Cat. II/Cat. III (y compris les minimas autorisés)
- (ii) MNPS
- (iii) EDTO
- (iv) RNAV
- (v) RVSM
- (vi) Transport de Marchandises Dangereuses ;
- (vii) etc.

Le modèle de CTA et de spécifications d'exploitation sont jointes en annexe au présent règlement.

2.2.9 MANUEL D'EXPLOITATION

- (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.
- (b) L'exploitant doit remettre à l'ANAC un exemplaire du manuel d'exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. L'exploitant ajoutera au manuel d'exploitation les éléments obligatoires dont l'ANAC exigera l'insertion.
- (c) L'exploitant doit fournir au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite un manuel d'exploitation contenant, pour chaque type d'aéronef utilisé, les procédures à suivre dans les conditions normales, de secours et d'urgence. On doit y trouver aussi des

- renseignements sur les systèmes de l'aéronef ainsi que les listes de vérification. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.
- (d) L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour assurer ses tâches.
- (e) L'exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation, y compris l'ensemble des amendements ou révisions, ne contrevient pas aux conditions stipulées dans le certificat de transporteur aérien, ou à toutes autres règles applicables, et est acceptable ou, si nécessaire, approuvé par l'ANAC. Un exploitant doit préparer le manuel d'exploitation en langue comprise par son personnel.
- (f) L'exploitant peut éditer un manuel d'exploitation en plusieurs volumes.
- (g) L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation a facilement accès à une copie de chaque partie du manuel d'exploitation se rapportant à ses tâches. Par ailleurs, un exploitant doit fournir aux membres d'équipage une copie, ou des extraits, individuels des parties A et B du manuel d'exploitation pertinents pour une étude personnelle.
- (h) L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation est amendé ou révisé pour mettre à jour les consignes et informations qu'il contient. Un exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation est averti des modifications des parties du manuel relatives à ses tâches.
- (i) Tout détenteur d'un manuel d'exploitation ou de parties appropriées dudit document doit assurer sa mise à jour au moyen des amendements ou révisions fournis par un exploitant.
- (j) L'exploitant doit fournir à l'ANAC les amendements et révisions prévus avant la date de leur entrée en vigueur. Dès lors que l'amendement concerne une partie quelconque du manuel d'exploitation devant être approuvée, cette approbation doit être obtenue avant l'entrée en vigueur dudit amendement. Lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.
- (k) L'exploitant doit incorporer l'ensemble des amendements et révisions exigés par l'ANAC.
- (l) Un exploitant doit s'assurer que les informations extraites de documents approuvés ou de tout amendement desdits documents approuvés, sont correctement reprises dans le manuel d'exploitation et que le manuel d'exploitation ne contient aucune information en contradiction avec une documentation approuvée. Toutefois, cette exigence n'empêche pas un exploitant d'avoir recours à des données ou des procédures plus exigeantes.
- (m) Un exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation est présenté sous une forme permettant une utilisation sans difficultés.
- (n) Un exploitant peut être autorisé par l'ANAC à présenter tout ou partie du manuel d'exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier. Dans ce cas, un niveau acceptable d'accessibilité, d'utilisation et de fiabilité doit être assuré.
- (o) L'utilisation d'une forme réduite du manuel d'exploitation n'exempte pas un exploitant des exigences relatives à l'emport du manuel d'exploitation à bord de l'avion.
- (p) Le manuel d'exploitation doit être tenu constamment à jour.
- (q) L'exploitant doit remettre à l'ANAC un exemplaire du manuel d'exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. L'exploitant doit ajouter au manuel d'exploitation les éléments obligatoires dont l'ANAC exigera l'insertion.

2.2.10 EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL DE COMMANDEMENT ET ORGANISATION DU DÉTENTEUR DE CTA

- (a) Le postulant 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 responsable de l'enca-drement et de la supervision dans les domaines suivants :
 - (i) les opérations vols;
 - (A) la sécurité des vols.
 - (ii) le système de maintenance ;
 - (A) responsable du suivi du maintien de la navigabilité

dans le cas où le demandeur ne dispose pas d'un organisme de maintenance agréé (OMA) ;

(B) responsable de la maintenance dans le cas où le demandeur dispose d'un OMA.

(iii) la formation et l'entraînement des équipages ;

(iv) les opérations au sol ;

(v) Système de Management de la Qualité (SMQ).

(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.

2.2.11 SYSTÈME DE MANAGEMENT DE LA QUALITÉ (SMQ)

(a) Tout transporteur aérien doit établir un système de management de la qualité (SMQ) et nommer un Responsable Qualité afin de contrôler la conformité, et l'adéquation des procédures requises pour assurer des méthodes d'exploitation sûres et la navigabilité des aéronefs. Ce contrôle doit comporter un système de retour d'information au dirigeant responsable afin d'assurer la prise de mesures correctives nécessaires.

(b) Le système de management de la qualité (SMQ) doit comporter un programme qualité contenant les procédures conçues pour vérifier que toutes les opérations sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables.

(c) Le système de management de la qualité (SMQ) et le Responsable Qualité doivent être acceptables pour l'ANAC.

(d) Le système de management de la qualité (SMQ) doit être décrit dans la documentation pertinente.

(e) Nonobstant les dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'ANAC peut accepter la nomination de deux Responsables Qualité, un pour les opérations et un pour la maintenance, à condition que le transporteur aérien ait désigné une unité de management de la qualité pour s'assurer que le système de management de

la qualité (SMQ) s'applique uniformément à travers toute l'exploitation.

2.3. EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE DES AÉRONEFS

2.3.1 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT EN MATIÈRE DE MAINTENANCE

(a) En suivant des procédures acceptables pour la République du Congo, l'exploitant doit veiller à ce que :

(1) chaque aéronef qu'il exploite soit maintenu en état de navigabilité ;

(2) l'équipement opérationnel et l'équipement de secours nécessaires pour un vol prévu soient en bon état de fonctionnement ;

(3) le certificat de navigabilité de chaque aéronef qu'il exploite demeure valide.

(b) L'exploitant ne doit pas utiliser un aéronef s'il n'est pas entretenu et remis en service soit par un organisme agréé, soit dans le cadre d'un système équivalent, l'un et l'autre devant être acceptables pour l'État d'immatriculation.

(c) Lorsque la République du Congo accepte un système équivalent, la personne qui signe la fiche de maintenance sera titulaire d'une licence.

(d) L'exploitant doit avoir recours à une personne ou à un groupe de personnes pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de contrôle de maintenance.

(e) L'exploitant doit veiller à ce que la maintenance de ses aéronefs soit effectuée conformément au programme de maintenance.

2.3.2 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT (MME)

(a) L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de contrôle de maintenance acceptable pour la République du Congo. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.

(b) L'exploitant doit veiller à ce que le manuel de contrôle de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.

(c) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.

- (d) L'exploitant doit fournir à l'ANAC un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, et il incorporera dans ce manuel les dispositions obligatoires dont l'ANAC exigera l'insertion.
- (e) Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant qui peut être publié en parties distinctes, doit contenir les renseignements suivants :
- (1) une description des procédures, comprenant, s'il y a lieu :
 - (i) une description des arrangements administratifs entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé ;
 - (ii) une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des fiches de maintenance lorsque les travaux sont effectués dans le cadre d'un système autre que celui d'un organisme de maintenance agréé ;
 - (2) les noms et fonctions de la ou des personnes dont il est question à la section 6.3.3.1, paragraphe (d) ;
 - (3) un renvoi au programme d'entretien dont il est question à la section 6.3.3.4, paragraphe (a) ;
 - (4) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de maintenance de l'exploitant exigés par la section 6.3.3.5 ;
 - (5) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet conformément à la section 6.3.3.6, paragraphe (a) ;
 - (6) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications réglementaires relatif à la navigabilité des aéronefs civils et à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;
 - (7) une description des procédures à suivre pour respecter à la section 6.3.3.6, paragraphe (b), concernant l'évaluation des renseignements relatifs au maintien de la navigabilité et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires ;
 - (8) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;

- (9) une description de l'établissement et de la tenue d'un système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance qui permette de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter ;
- (10) une description des types et des modèles d'avion auxquels le manuel s'applique ;
- (11) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient enregistrées et rectifiées ;
- (12) une description des procédures à suivre pour notifier à la République du Congo les cas importants survenus en service.

2.3.3 COMPTE RENDU MATÉRIEL DE L'EXPLOITANT (CRM)

- (a) L'exploitant doit utiliser un compte rendu matériel (CRM) contenant les informations suivantes pour chaque aéronef :
- (1) les données relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols ;
 - (2) le certificat d'approbation pour remise en service de l'avion en cours de validité ;
 - (3) l'attestation de maintenance en cours de validité, indiquant l'état de maintenance de l'avion quant aux travaux programmés et aux travaux différés qui sont dus, à moins que l'ANAC ne donne son accord pour que l'attestation de maintenance soit conservée ailleurs ;
 - (4) la liste de tous les défauts marquants reportés qui affectent l'exploitation de l'avion ;
 - (5) et toutes recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à la maintenance.
- (b) Le CRM et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'ANAC.

2.3.4 PROGRAMME D'ENTRETIEN (PE)

- (a) L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme d'entretien approuvé par l'ANAC, qui contient les renseignements spécifiés du paragraphe (c) au paragraphe (e). La conception du programme d'entretien de l'exploitant doit respecter les principes des facteurs humains.
- (b) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au programme d'entretien doivent être communiqués sans délai à tous les

organismes et à toutes les personnes auxquels le programme d'entretien a été distribué.

- (c) Le programme d'entretien de chaque aéronef, qui est prévu par la présente section, doit contenir les renseignements suivants :
- (1) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'avion ;
 - (2) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale ;
 - (3) les procédures permettant de modifier les dispositions des sous paragraphes (1) et (2) ci-dessus, ou de s'en écarter ;
 - (4) le cas échéant, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes et éléments de bord ainsi que des moteurs.
- (d) Les tâches et les intervalles d'entretien qui ont été spécifiés comme obligatoires dans l'approbation de la conception de type doivent être indiqués comme tels.
- (e) Le programme d'entretien doit être fondé sur des renseignements fournis par l'État de conception ou par l'organisme responsable de la conception de type, ainsi que sur toute expérience complémentaire applicable.

2.3.5 ÉTATS DE MAINTENANCE

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que les états ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées au paragraphe (b) ci-dessous :
- (1) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'avion et de tous les ensembles à vie limitée ;
 - (2) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
 - (3) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations ;
 - (4) temps de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'aéronef ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposées ;
 - (5) situation actuelle de conformité de l'aéronef avec le programme de maintenance ;
 - (6) états de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conditions relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.

(b) Les états dont il est question aux sous paragraphes (a) (1) à (5) doivent être conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les états indiqués au sous paragraphe (a) (6) doivent être conservés pendant au moins un an après la date de signature de la fiche de maintenance.

(c) En cas de changement temporaire d'exploitant, les états doivent être mis à la disposition du nouvel exploitant. En cas de changement permanent d'exploitant, les états seront remis au nouvel exploitant.

2.3.6 RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

(a) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg doit suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et doit fournir les renseignements prescrits par la République du Congo.

(b) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg doit obtenir et évaluer les renseignements et les recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'organisme responsable de la conception de type, et doit mettre ensuite en œuvre les mesures jugées nécessaires, selon une procédure acceptable pour l'ANAC.

2.3.7 MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS

(a) Toutes les modifications et réparations doivent être conformes à des règlements de navigabilité acceptables pour la République du Congo. Des procédures doivent être établies pour assurer la conservation des renseignements attestant le respect des règlements de navigabilité.

(c) Tout exploitant aérien doit s'assurer que l'ANAC jouit de l'accès et de la coopération avec tout organisme ou installation ayant un contrat de sous-traitance pour des prestations liées à l'exploitation ou à la maintenance dans le transport aérien commercial.

(d) L'exploitant aérien, afin de faciliter la tâche à l'ANAC, est tenu de se conformer aux dispositions suivantes :

(1) apporter aide et coopération à toute personne mandatée par l'ANAC et lui donner libre accès, en tout temps ou lieu, aux infrastructures et documents à surveiller;

(2) présenter ces documents et enregistrements lorsque cela lui est demandé par l'ANAC, dans une période de temps raisonnable ;

- (3) le commandant de bord d'un aéronef, doit présenter à toute personne mandatée par l'ANAC, dans une période de temps raisonnable, tout document transporté à bord d'un aéronef ;
- (4) l'exploitant aérien doit fournir à l'ANAC un siège d'observateur à l'avant de tout aéronef de l'exploitant aérien à partir duquel les actions et les conversations de l'équipage du vol peuvent être facilement observées.

La convenance de l'emplacement du siège et la possibilité de surveiller les actions, conversations et communications radio de l'équipage du vol sont déterminées par l'ANAC.

2.4 EXIGENCES EN MATIÈRE D'AÉRONEFS ET LOCATION D'AÉRONEFS

2.4.1 AÉRONEF AUTORISÉ POUR EXPLOITATION COMMERCIALE

- (a) Nul ne peut exploiter un aéronef en transport aérien commercial à moins que cet aéronef n'ait un certificat de navigabilité (CDN) approprié à jour, qu'il soit en condition navigable, et satisfasse aux exigences de navigabilité applicables pour cette exploitation, y compris celles relatives à l'identification et aux équipements.
- (b) Nul ne peut exploiter un quelconque type spécifique d'aéronef dans le cadre de transport aérien commercial tant qu'il n'a pas complètement satisfait à la certification initiale, incluant la délivrance d'un CTA listant ce type d'aéronef.
- (c) Nul ne peut exploiter un aéronef supplémentaire ou de remplacement d'un type pour lequel il a reçu une autorisation en cours, à moins qu'il puisse démontrer que cet aéronef a complété un processus d'évaluation pour insertion dans la flotte du transporteur aérien.
- (d) Nul ne peut conduire l'exploitation d'aéronef en location avec ou sans équipage pour le compte d'un autre exploitant sauf si ce n'est en conformité avec les lois et règlements applicables en République du Congo et les restrictions imposées par l'ANAC

2.4.2 LOCATION D'AÉRONEFS ENTRE DEUX EXPLOITANTS SOUS LA SURVEILLANCE DE L'ANAC

- (a) Un exploitant utilisant un avion d'un autre exploitant de droit congolais, ou le lui fournissant, doit obtenir, préalablement à l'exploitation, l'approbation de l'ANAC. Toute condition partie de cette approbation doit être incluse dans le contrat de location.
- (c) Les éléments du contrat de location qui sont approuvés par l'ANAC doivent tous être

considérés, en ce qui concerne l'aéronef loué, comme des modifications du CTA en vertu duquel les vols seront exploités.

2.4.3 LOCATION D'AÉRONEFS ENTRE DEUX EXPLOITANTS SOUS LA SURVEILLANCE DE DEUX AUTORITÉS DIFFÉRENTES

2.4.3.1 PRISE EN LOCATION AVEC INSCRIPTION SUR LE CTA DU PRENEUR

- (a) Toute condition faisant partie de l'inscription sur le CTA doit être incluse dans le contrat de location.
- (b) Un exploitant doit s'assurer que, en ce qui concerne les aéronefs pris en location et inscrits sur son CTA, toute différence avec les exigences relatives à l'équipement de l'aéronef est notifiée et acceptées par l'ANAC.

2.4.3.2 PRISE EN LOCATION D'UN AÉRONEF EXPLOITÉ SUR LE CTA DU DONNEUR

- (a) Un exploitant ne doit pas prendre en location un aéronef restant inscrit sur le CTA du donneur sans l'approbation de l'ANAC.
- (b) Un exploitant doit s'assurer que, en ce qui concerne les aéronefs restant inscrits sur le CTA du donneur :
- (1) les normes de sécurité du donneur relatives à l'entretien et à l'exploitation sont équivalentes aux dispositions du présent règlement ;
 - (2) le donneur est un exploitant détenant un CTA délivré par un État contractant ;
 - (3) l'aéronef possède un certificat de navigabilité conforme à la réglementation ;
 - (4) toute exigence rendue applicable par l'ANAC est respectée.

2.4.3.3 MISE EN LOCATION D'UN AÉRONEF INSCRIT SUR LE CTA DU PRENEUR

- (e) Un exploitant peut donner en location un aéronef pour du transport aérien commercial à tout exploitant d'un État contractant sur le CTA duquel l'aéronef sera inscrit à condition que les conditions suivantes soient remplies :
- (1) l'ANAC a retiré l'aéronef du CTA de son exploitant après que l'Autorité réglementaire étrangère ait accepté, par écrit, d'être responsable de la surveillance de l'entretien et de l'exploitation de l'avion.
 - (2) l'avion est entretenu conformément à un programme d'entretien approuvé par l'ANAC.

2.4.4 BANALISATION D'AÉRONEF

- (a) Un exploitant ne peut exploiter un aéronef dans le cadre d'un accord de banalisation de flotte avec un autre exploitant aérien qu'avec l'approbation de l'ANAC.

2.4.5 AFFRÈTEMENT D'AÉRONEFS

- (a) L'affrètement d'un aéronef par un transporteur exploitant en République du Congo est limité à six (06) semaines d'exploitation effective sauf dérogation accordée par l'ANAC.

2.5 GESTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR LE TITULAIRE D'UN CTA**2.5.1 APPROBATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

- (a) Nul titulaire d'un CTA n'est autorisé à transporter des marchandises dangereuses sauf si l'ANAC l'autorise à le faire.

2.6 GESTION DE LA SÛRETÉ DU TITULAIRE D'UN CTA**2.6.1 EXIGENCES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ**

- (a) Tout titulaire d'un CTA doit s'assurer que tout le personnel approprié connaisse bien et se conforme aux exigences pertinentes des programmes de sûreté de la République du Congo.

ANNEXE I. MODÈLE DE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET DE SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

RÉPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN
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 : info@anaccongo.org

CTA N° RAC 06 —

Délivrance initiale :
Date of initial issue

Nom de l'exploitant :
Operator Name

Nom commercial :
Commercial name

Boite postale :
Po. Box

Téléphone :
Telephone

Fax :

E-mail :

Ville :
City

Pays :
Country

POINTS DE CONTACT OPERATIONNELS
OPERATIONAL POINTS OF CONTACT

Les coordonnées permettant de joindre sans délai excessif le service de gestion de l'exploitant figure dans :
Contact details at which operational Management can be contacted without delay are listed in

Le présent document atteste que _____ 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 la Règlementation Aéronautique du Congo (RAC 06) et au manuel d'Exploitation.

This certificate certifies that _____ 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 (RAC 06) and the Operations Manual.

Date de délivrance :
Date of issue

Fonction :
Title

Date d'expiration :
Expiry date

Nom et signature :
Name and signature

SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

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


CTA N° RAC 06 –
Nom de l'exploitant :
Operator Name

Date :
Nom commercial :
Commercial name

Signature
Type d'aéronef :
Aircraft model

Types d'exploitation :
Types of operation

Transport aérien commercial
Commercial air transportation

 Passagers
Passengers

 Fret
Cargo

 Autres
Other

Zones d'exploitation :
Areas of Operation

Restrictions spéciales :
Special limitations

AUTORISATIONS SPÉCIALES Special Authorizations	OUI YES	NON NO	APPROBATIONS PARTICULIÈRES SPECIFIC APPROVALS	OBSERVATIONS REMARKS
Marchandises dangereuses Dangerous goods	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Opérations par faible visibilité Low visibility operations				
Approche et atterrissage Approach and landing	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT RVR : m DH: ft	
Décollage Take-off	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR : m	
Crédit(s) opérationnel(s) Operational credit(s)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
RVSM s/o (N/A) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EDTO s/o (N/A) <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Seuil de temps : minutes Threshold time minutes	
			Temps de déroutement max. : minutes Maximum diversion time minutes	
Spécifications de navigation pour l'exploitation PBN Navigation specifications for PBN operations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Maintien de la navigabilité Continuing airworthiness	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Autres Others	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Arrêté n° 4362 du 31 mars 2014 relatif à l'agrément d'organisme de formation aéronautique

Le ministre d'Etat,
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 instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;
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 CEMAC ;
Vu le décret n° 78/288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;
Vu le décret n° 2009-392 du 13 octobre 2009, relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;
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° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu l'arrêté n° 6051/MTAC-CAB du 25 septembre 2008 portant approbation des règlements aéronautiques du Congo.

Arrête :

Article premier : Le présent arrêté détermine les conditions d'obtention de l'agrément d'organisme de formation aéronautique.

Article 2 : Les conditions d'obtention de l'agrément d'organisme de formation aéronautique sont fixées à l'annexe jointe au présent arrêté.

Article 3 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Article 4 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires sera enregistré, publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 31 mars 2014

Rodolphe ADADA

ANNEXE :

**AGREMENT D'ORGANISME DE FORMATION
AERONAUTIQUE**

TABLE DES MATIÈRES

1 GÉNÉRALITÉS

- 1.1.1 Domaine d'application
- 1.1.2 Définitions
- 1.1.3 Abréviations

1.2 Exigences en matière de Certificat

- 1.2.1 Certificat exigé
- 1.2.2 Demande de délivrance ou d'amendement ou de renouvellement de l'agrément
- 1.2.3 Domaines couverts par l'agrément
- 1.2.4 Exigences en matière de programme d'études et de personnel
- 1.2.5 Dossiers des instructeurs, examinateurs et contrôleurs pratiques
- 1.2.6 Procédures de formation et système qualité
- 1.2.7 Manuel des spécifications de l'organisme de formation
- 1.2.8 Manuel de formation et de procédures
- 1.2.9 Contenu d'un certificat d'OFA
- 1.2.10 Maintien de la validité de l'agrément
- 1.2.11 Dérogations ou déviations
- 1.2.12 Restrictions de publicité

1.3 Locaux et Installations

- 1.3.1 Installations, équipements, et matériel
- 1.3.2 Installations, équipements et supports didactiques de formation en vol
- 1.3.3 Annexes d'OFA
- 1.3.4 Modifications nécessitant une notification à l'ANAC
- 1.3.5 Inspections

1.4 Administration

- 1.4.1 Archivage des données
- 1.4.2 Certificats et diplômes
- 1.4.3 Attestations

2 FORMATION DE PILOTE

2.1 Généralités

- 2.1.1 Cours de formation de pilote
- 2.1.2 Exigences relatives au certificat d'OFA de niveau 1
- 2.1.3 Certificat provisoire d'OFA de niveau 1
- 2.1.4 Renouvellement des Certificats et Qualifications

2.2 Exigences en matière d'équipements de formation en vol

- 2.2.1 Domaine d'application
- 2.2.2 Exigences en matière d'aéroport

- 2.2.3 Exigences en matière d'aéronefs
- 2.2.4 Simulateurs de vol et équipements de formation en vol

2.3 Exigences en matière de programmes d'études et leurs contenus

- 2.3.1 Domaine d'application
- 2.3.2 Approbation de programme de formation
- 2.3.3 Exigences en matière de module de programme de formation

2.4 Exigences en matière de personnel

- 2.4.1 Domaine d'application
- 2.4.2 Exigences en matière d'éligibilité des instructeurs d'OFA de niveau 2
- 2.4.3 Privilèges et limitations pour instructeurs et examinateurs d'OFA de niveau 2
- 2.4.4 Exigences en matière de formation et contrôle d'instructeur d'OFA de niveau 2
- 2.4.5 Exigences pour examinateur d'OFA de niveau 2
- 2.4.6 Personnel d'OFA de niveau 1
- 2.4.7 Qualifications de l'instructeur en chef d'un OFA de niveau 1
- 2.4.8 Qualifications de l'instructeur en chef adjoint d'OFA de niveau 1
- 2.4.9 Qualifications de l'instructeur examinateur d'OFA de niveau 1
- 2.4.10 Formation en vol d'instructeur d'OFA de niveau 1
- 2.4.11 Formation au sol d'instructeur d'OFA de niveau 1
- 2.4.12 Responsabilités de l'instructeur en chef d'OFA de niveau 1
- 2.4.13 Qualifications de l'instructeur en chef en vol d'OFA de niveau 1

2.5 Règles de fonctionnement

- 2.5.1 Domaine d'application
- 2.5.2 Privilèges
- 2.5.3 Limitations d'OFA
- 2.5.4 Limitations — Elèves inscrits dans des cours réels de formation en vol
- 2.5.5 Documents d'inscription d'OFA de niveau 1
- 2.5.6 Cours de formation — Contenu

2.6 Exigences en Matière de Supervision, d'évaluation et de Vérification

- 2.6.1 Supervision
- 2.6.2 Évaluation et Vérification

3 PERSONNELS AÉRONAUTIQUES AUTRES QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

3.1 Cours autres que ceux de TMA

- 3.1.1 Domaine d'application
- 3.1.2 Autres cours de formation
- 3.1.3 Demande, durée et renouvellement

3.2 Cours de formation de TMA

- 3.2.1 Domaine d'application
- 3.2.2 Cours de formation de TMA
- 3.2.3 Exigences générales en matière de programme
- 3.2.4 Fournisseurs de programme de formation de TMA
- 3.2.5 Exigences en matière d'instructeurs
- 3.2.6 Moyens pédagogiques
- 3.2.7 Documents de formation à la maintenance
- 3.2.8 Participation et crédit pour formation ou expérience antérieure
- 3.2.9 Privilèges de l'OFA pour la formation de TMA

SOUS PARTIE A — FORMATION DE BASE APPROUVÉE

- 3.2.10 Formation de base approuvée
- 3.2.11 Examens- Généralités
- 3.2.12 Examens de connaissances théoriques
- 3.2.13 Contrôles pratiques

SOUS PARTIE B — FORMATION AUX QUALIFICATIONS DE TYPE ET AUX TÂCHES DE MAINTENANCE

- 3.2.14 Formation aux types d'aéronefs et aux tâches de maintenance
- 3.2.15 Examens de type aéronefs

SOUS PARTIE C — CONDITIONS D'ÉQUIVALENCE ET RÉVOCATION

- 3.2.16 Conditions d'équivalence
- 3.2.17 Révocation, suspension, refus de renouveler un agrément

1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent règlement définit les exigences auxquelles doivent satisfaire les organismes désirant obtenir un agrément d'organisme de formation aéronautique (OFA).

1.1.2 DÉFINITIONS

- (a) Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :
 - (1) **Aéronef.**— Tout appareil qui peut se sustenter dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
 - (2) **Aéronef à sustentation motorisée.**— Aérodyne capable de décollage vertical, d'atterrissage vertical et de vol lent, qui dépend principalement de dispositifs de sustentation entraînés par un organe moteur ou de la poussée d'un ou de plusieurs moteurs dans ces régimes de vol, et d'une voilure non tournante pour la sustentation en vol horizontal.

- (3) **Aéronef (catégorie d').**— Classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple: avion, hélicoptère, planeur, ballon libre.
- (4) **Aéronef (Type d').**— Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications qui leur sont apportées, à l'exception cependant des modifications entraînant un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol.
- (5) **Annexe.**— Un OFA situé sur un site autre que le site principal de l'OFA.
- (6) **Avion.**— Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur les surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.
- (7) **Ballon.**— Aérostat non entraîné par un organe moteur.
- (8) **Cours de technicien de maintenance d'aéronef (TMA).**— Un cours de formation pour les qualifications maintenance des TMA (cellule/groupe motopropulseur)
- (9) **Dirigeable.**— Aérostat entraîné par un organe moteur.
- (10) **Dirigeant Responsable (formation).**— Le dirigeant qui détient l'autorité pour garantir que toute la formation peut être financée et effectuée suivant les normes requises par l'Autorité. Le dirigeant responsable peut déléguer cette responsabilité par écrit à une autre personne dans l'organisme qui devient ainsi dirigeant responsable avec l'accord de l'Autorité.
- (11) **Entraînement type de vol en ligne (LOFT).**— Formation dans un simulateur avec un équipage complet utilisant des segments de vol représentatifs qui contiennent des procédures normales, anormales et de secours qui peuvent être prévues dans des opérations en ligne.
- (12) **Équipement avancé de formation en vol.**— Un appareil de formation en vol qui a un poste de pilotage qui représente exactement le poste de pilotage d'une marque, modèle et type spécifique d'aéronef, et simulant correctement les caractéristiques de ce modèle d'aéronef.
- (13) **Équipement de formation en vol.**— Simulateurs de vol, appareils de formation en vol et aéronefs.
- (14) **Formation homologuée.**— Formation qui est assurée dans le cadre d'un programme spécial et sous supervision, approuvée par un État contractant, et qui, dans le cas de membres d'équipage de conduite, est donnée par un organisme de formation agréé.
- (15) **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.
- (16) **Maintenance.**— 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, réparation, inspection, remplacement, et correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.
- (17) **Membre d'équipage de conduite.**— Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant le temps de vol.
- (18) **Nuit.**— Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.
- (19) **Permis d'exploitation aérienne (Certificat de transporteur aérien).**— Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.
- (20) **Planeur.**— Aérodyne non entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur les surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.
- (21) **Qualification.**— Mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, les privilèges ou les restrictions propres à cette licence.
- (22) **Simulateur de vol.**— Appareillage donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef.

- (23) **Simulation d'opération en vol.**— Simulation conduite en utilisant les scénarios orientés de vol en ligne qui représentent correctement l'interaction parmi les membres d'équipage de conduite et entre les membres d'équipage de conduite et les installations de régulation, les autres membres d'équipage, le contrôle aérien et les opérations sol.
- (24) **Organisme de formation aéronautique de niveau 1 (OFA).**— Une structure de formation en vol qui dispense tout ou presque tous les cours de formation en vol, en utilisant un aéronef.
- (25) **Organisme de formation aéronautique de niveau 2 (OFA).**— Une structure de formation en vol qui dispense tout ou presque tous les cours de formation en vol en utilisant les médias de simulation qui sont qualifiés et approuvés par l'Autorité.
- (26) **Organisme de formation agréé.**— Organisme agréé par un État contractant conformément aux dispositions en vigueur pour assurer la formation de membres d'équipage de conduite et fonctionnant sous la supervision de cet État.
- (27) **Programme spécialisé.**— Un ensemble de cours destiné à satisfaire à une exigence des règlements de l'Aviation Civile et qui est approuvé par l'Autorité pour une utilisation par un OFA particulier de niveau 2 ou un OFA annexe de niveau 2. Le programme d'études de spécialité comprend des exigences de formation unique destinée à un client ou plus d'un OFA de niveau 2.
- (28) **Spécifications de formation.**— Un document délivré à un Organisme de Formation Aéronautique certifié par l'Autorité, prescrivant les autorisations et limitations de formation, contrôle et test et spécifie les exigences sur le programme de formation.

1.1.3 ABRÉVIATIONS

- (a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :
- (1) **A** Avion
- (2) **ADF** Équipement de radiogoniométrie automatique (Automatic Direction Finder)
- (3) **AOC** Permis d'exploitation aérienne (Air Operator Certificate)
- (4) **AQ** Assurance de la qualité
- (5) **ATCO** Contrôleur de la circulation aérienne (Air Traffic Controller)
- (6) **ATPL** Licence de pilote de ligne (Airline Transport Pilot Licence)
- (7) **CFI** Chef instructeur de vol (Chief Flight Instructor)

- (8) **CGI** Chef instructeur au sol (Chief Ground Instructor)
- (9) **CPL** Licence de pilote professionnel (Commercial Pilot Licence)
- (10) **CRM** Gestion des ressources de l'équipage (Crew Resource Management)
- (11) **CTA** Certificat de transporteur aérien
- (12) **CV** Cheval vapeur
- (13) **FE** Ingénieur de vol (Flight Engineer)
- (14) **H** Hélicoptère
- (15) **HF** Haute fréquence (High Frequency)
- (16) **IFR** Règles de vol aux instruments (Instrument Flight Rules)
- (17) **LRU** Élément remplaçable en ligne (Line Replaceable Unit)
- (18) **MPL** Licence de pilote en équipage multiple (Multi-crew Pilot License)
- (19) **MTOE** Manuel de spécifications de l'organisme de formation de TMA (Maintenance Training Organization Exposition)
- (20) **OFA** Organisme de formation aéronautique
- (21) **OMA** Organisme de maintenance agréé
- (22) **PPL** Licence de pilote privé (Private Pilot License)
- (23) **RT** Radiotéléphonie
- (24) **TMA** Technicien de maintenance aéronef
- (25) **TOE** Manuel de spécifications de l'organisme de formation (Training Manual Exposition)
- (26) **VFR** Règles de vol à vue (Visual Flight Rules)
- (27) **VHF** Très haute fréquence (Very High Frequency)

1.2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE CERTIFICAT

1.2.1 CERTIFICAT EXIGÉ

- (a) Nul ne peut exploiter un OFA sans certification et en dehors des spécifications de formation du présent règlement.
- (b) À l'exception d'un titulaire de CTA formant ses propres équipages, nul ne peut effectuer de formation, examen ou contrôle sur des appareils avancés de formation en vol ou des simulateurs de vol sans obtenir de certificat et en dehors des spécifications de formation requises par le présent règlement.
- (e) L'agrément par l'ANAC d'un organisme de formation de membres d'équipage de conduite doit dépendre de la capacité de cet organisme de démontrer qu'il satisfait aux dispositions dessous- chapitres 1.2, 1.3, 2.2, 2.3 et 2.4 du présent règlement.

1.2.2 DEMANDE DE DÉLIVRANCE, D'AMENDEMENT OU DE RENOUVELLEMENT DE L'AGRÈMENT

- (a) Un postulant à un certificat ou amendement d'agrément OFA et aux spécifications de formation d'OFA doit faire sa demande au moins 120 jours calendaires avant le début de toute formation prévue ou 90 jours calendaires avant d'effectuer une modification d'une formation approuvée, à moins qu'une période de dépôt court est approuvé par l'ANAC.
- (b) La demande de qualification d'école commerciale agréée doit comprendre la totalité des renseignements suivants :
- (1) Structure organisationnelle ;
 - (2) Dirigeant responsable désigné.
 - (3) Qualification des instructeurs et du personnel clé ;
 - (4) Description des installations, y compris les classes, les salles de briefing et les installations opérationnelles (le cas échéant) ;
 - (5) Installations de maintenance (le cas échéant) ;
 - (6) Liste des types d'aéronef ou des simulateurs d'entraînement au vol (le cas échéant) ;
 - (7) Description des programmes de formation, y compris les manuels, les programmes d'enseignement, les plans de cours et les didacticiels ;
 - (8) Procédures et documentation ;
 - (9) Disponibilité de l'équipement et des installations pédagogiques ;
 - (10) Procédures de prorogation (le cas échéant) ;
 - (11) Description du système d'assurance de la qualité ;
 - (12) Exemple du projet de manuel de formation et de procédures de l'OFA ;
 - (13) Liste des lieux ou des aéroports d'où les vols d'instruction peuvent généralement décoller.
- (c) La demande doit être accompagnée des détails complets sur la façon dont les normes doivent être respectées, y compris les noms et capacités du personnel, les avions qui doivent être utilisés, les bâtiments, les méthodes de formation etc....
- (d) Des inspections détaillées de l'organisation qui présente la demande doivent être effectuées avant que l'agrément ne soit accordé. L'inspection doit porter sur tous les secteurs opérationnels y compris l'entretien selon le cas.
- (e) La demande d'agrément ou d'amendement d'un certificat d'OFA ainsi que les spécifications de formation doivent être faites sur un formulaire établi par décision du Directeur Général de l'ANAC.
- (f) Tout postulant qui a démontré à l'ANAC qu'il satisfait aux exigences applicables et a payé les redevances associées prescrites par l'ANAC peut recevoir un agrément OFA.
- (g) L'agrément s'applique à l'ensemble de l'organisme de formation avec à sa tête un Dirigeant Responsable.
- (h) Tout postulant à un certificat doit s'assurer que les installations et l'équipement décrits dans sa demande sont :
- (1) disponibles pour l'inspection et l'évaluation avant approbation ;
 - (2) en place et opérationnels au lieu proposé de l'OFA avant la délivrance d'un certificat conformément à cette section.
- (i) L'ANAC doit délivrer au postulant qui satisfait aux exigences :
- (1) un certificat d'OFA contenant toutes les raisons sociales, l'adresse de chaque site d'activités ainsi que les opérations envisagées ;
 - (2) des spécifications de formation contenant selon le cas :
 - (i) l'autorisation accordée à l'OFA de fonctionner comme OFA de niveau 1 et/ou OFA de niveau 2 ;
 - (ii) le type de formation autorisée, y compris les cours approuvés ;
 - (iii) les catégories, classes et types d'aéronefs qui peuvent être utilisés pour les formations, les tests et les contrôles ;
 - (iv) les marques, modèles et séries d'avions ou l'ensemble d'avions ayant fait l'objet de simulation ainsi que le niveau de qualification assigné ou, les marques, les modèles et les séries d'hélicoptères ou l'ensemble des hélicoptères ayant fait l'objet de simulation ainsi que le niveau de qualification assigné ;
 - (v) le numéro d'identification assigné par l'ANAC pour tout simulateur

de vol et équipement de formation en vol soumis à une évaluation de qualification par l'ANAC;

- (vi) la raison sociale et l'adresse de toute annexe d'OFA, y compris les cours dispensés dans chaque annexe d'OFA ;
 - (vii) les déviations ou dérogations autorisées par rapport à cette section ;
 - (viii) tout autre élément que l'ANAC peut exiger ou autoriser.
- (j) L'ANAC peut refuser, suspendre, retirer, ou mettre fin à un certificat conformément à cette section, si elle juge que le postulant ou le titulaire du certificat :
- (1) détenait un certificat d'OFA qui a été retiré, suspendu, ou auquel il a été mis fin dans les 5 années antérieures ;
 - (2) emploie ou propose d'employer une personne qui :
 - (i) était auparavant employée à un poste de commandement ou de supervision par le titulaire d'un certificat d'OFA qui a été retiré, suspendu, ou auquel on a mis fin dans les 5 années antérieures ;
 - (ii) a exercé une autorité sur un titulaire de certificat dont le certificat a été révoqué, suspendu, ou auquel on a mis fin dans les 5 dernières années ;
 - (iii) a contribué matériellement au retrait, à la suspension, ou à la suppression de ce certificat et qui serait employée à un poste de commandement ou de supervision, ou qui aurait un droit de propriété sur l'OFA ;
 - (3) a fourni des informations incomplètes, inexactes ou frauduleuses, concernant un certificat d'OFA.
- (k) A tout moment, l'ANAC peut amender un certificat d'OFA :
- (1) sur initiative propre, conformément à la législation applicable de la République du Congo;
 - (2) sur demande justifiée du titulaire du certificat.
- (l) Le détenteur de certificat doit remplir une demande pour amender un certificat d'OFA au moins 60 jours calendaires avant la date effective proposée pour l'amendement, à moins

qu'une autre période ne soit approuvée par l'ANAC.

- (m) L'ANAC peut délivrer un certificat d'OFA à un postulant :
 - (1) pour un OFA se situant à l'intérieur ou à l'extérieur de la République du Congo ;
 - (2) pour un OFA dont le siège ou le site principal, ou les deux sont situés à l'intérieur ou à l'extérieur de la République du Congo.

1.2.3 DOMAINES COUVERTS PAR L'AGRÈMENT

- (a) L'agrément OFA est notifié par la délivrance d'un certificat d'agrément. Le certificat spécifie le domaine couvert par l'agrément.
Les conditions et les modalités de mise en œuvre d'un modèle de certificat et de spécifications de formation sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.2.4 EXIGENCES EN MATIÈRE DE PROGRAMME D'ÉTUDES ET DE PERSONNEL

- (a) Tout OFA doit s'en tenir à son programme d'études approuvé.
- (b) Un détenteur de certificat ne peut changer son programme d'études approuvé à moins que ce changement n'ait été préalablement approuvé par l'ANAC.
- (c) Un postulant à un certificat d'OFA doit justifier que :
 - (1) pour tout programme d'études proposé, l'OFA de niveau 2 doit avoir et maintenir un nombre suffisant d'instructeurs qualifiés conformément au sous-chapitre 2.4 du présent règlement, pour s'acquitter des tâches qui leur sont assignées ;
 - (2) tout postulant ou détenteur de certificat d'OFA de niveau 1, doit satisfaire aux exigences en matière de personnel, contenues dans le sous-chapitre 2.4 du présent règlement ;
 - (3) tout postulant ou détenteur de certificat d'OFA de niveau 1 avec des cours de TMA ou autre, doit satisfaire aux exigences en matière de personnel, contenues dans la section 3.2.5 du présent règlement.
- (d) Tout OFA de niveau 2 doit désigner et maintenir, un nombre suffisant d'examineurs habilités, pour effectuer les contrôles et examens exigés pour les candidats à l'obtention du diplôme, dans les 7 derniers jours de la formation, pour tout programme relatif à l'obtention des licences ou qualifications de personnel navigant, ou les deux cas.
- (e) Un dirigeant responsable selon la taille de l'OFA doit garantir que la totalité des charges relatives

à la formation peuvent être financées et menées à bien en respectant les normes exigées par l'ANAC. Il peut déléguer par écrit la gestion quotidienne au responsable défini au paragraphe (f) ci-dessous mais pas la responsabilité globale de l'agrément.

- (f) Un responsable ou groupe de responsables doit s'assurer que l'organisme de formation aéronautique respecte les exigences requises et rend compte de ses actions au dirigeant responsable. Le responsable ou l'une des personnes du groupe de responsables peut également être le dirigeant responsable s'il respecte les exigences définies au paragraphe (e) ci-dessus.
- (g) L'organisme de formation aéronautique doit employer suffisamment de personnels pour préparer et donner les cours théoriques et pratiques, les examens théoriques et les contrôles pratiques conformément à l'agrément. Au cas où les formations et contrôles pratiques sont faits par un autre organisme, les personnels de cet organisme peuvent être désignés à cet effet par l'organisme de formation aéronautique. Toute personne peut combiner les rôles d'instructeur, examinateur et contrôleur pratique ou servir à plus d'un poste de l'OFA à condition de respecter les exigences du paragraphe (h).
- (h) L'expérience et les qualifications des instructeurs, examinateurs et contrôleurs pratiques doivent être d'un niveau convenable pour la formation ou l'examen dont ils ont la charge. Cependant toute personne exerçant une de ces fonctions avant la date d'application des dispositions du présent règlement pourra continuer de l'exercer.
- (i) Les conditions et les procédures d'acceptation des examinateurs et contrôleurs pratiques doivent être spécifiées dans le Manuel de spécifications de l'organisme de formation.
- (j) Les connaissances des instructeurs et examinateurs relatives aux technologies en cours, au savoir-faire pratique, aux facteurs humains et aux dernières techniques pédagogiques appropriées à la formation entreprises doivent être mises à jour selon une procédure acceptable pour l'ANAC.

1.2.5 DOSSIERS DES INSTRUCTEURS, EXAMINATEURS ET CONTRÔLEURS PRATIQUES

- (a) L'organisme de formation aéronautique doit conserver un dossier pour tous les instructeurs, examinateurs et contrôleurs pratiques. Ces dossiers doivent refléter l'expérience et la qualification, l'historique de la formation et toute formation antérieure entreprise.
- (b) Les domaines de compétence doivent être établis pour tous les instructeurs, examinateurs et contrôleurs pratiques.

- (c) Les instructeurs, examinateurs et contrôleurs pratiques doivent se voir notifier par écrit l'étendue de leur domaine de compétence.

1.2.6 PROCÉDURE DE FORMATION ET SYSTÈME QUALITÉ

- (a) L'organisme de formation aéronautique doit établir des procédures, acceptables par l'ANAC, pour assurer un bon niveau de formation et la conformité à toutes les exigences applicables du présent règlement.
- (b) L'organisme de formation aéronautique doit mettre en place un système qualité incluant une procédure d'audits indépendants pour contrôler le niveau, l'intégrité des examens et des contrôles pratiques, la conformité avec les procédures et l'adéquation de celles-ci. Toutefois, dans un petit organisme de formation, la procédure d'audits indépendants, et elle seule, peut être sous traitée à un autre organisme de formation aéronautique, ou à une personne compétente acceptable par l'ANAC. La gestion du système qualité doit inclure un retour d'informations des constatations, provenant des audits indépendants à la (aux) personne(s) définie(s) à la section 1.2.4, paragraphe (f) et au Dirigeant Responsable pour assurer, le cas échéant, la mise en œuvre des actions correctives. Le système qualité doit être conforme à la section 1.2.6 du présent règlement

1.2.7 MANUEL DES SPÉCIFICATIONS DE L'ORGANISME DE FORMATION

- (a) L'organisme de formation aéronautique qui assure des cours autres ceux de pilotes doit fournir un manuel de spécifications qu'il utilise, contenant les informations suivantes :
 - (1) une déclaration signée du dirigeant responsable confirmant que le manuel des spécifications de l'organisme de formation, ainsi que tous les manuels associés, définissent les moyens de conformité de l'organisme de formation aéronautique aux exigences du présent règlement et que l'organisme s'y conformera à tout moment ;
 - (2) le titre et le nom du (des) responsable(s) défini(s) à la section 1.2.4, paragraphe (f) ;
 - (3) les tâches et responsabilités du (des) responsable(s) mentionné(s) au paragraphe (a), alinéa (2) ci-dessus y compris les domaines qu'ils peuvent traiter directement avec l'ANAC au nom de l'organisme de formation aéronautique ;
 - (4) un organigramme de l'organisme de formation aéronautique indiquant les chaînes de responsables mentionnées au paragraphe (a), alinéa (2) ;

- (5) une liste des instructeurs, examinateurs et contrôleurs pratiques ;
- (6) une description générale des installations de cours et d'examens situés sur chaque site spécifié sur le certificat d'agrément de l'organisme de formation aéronautique agréé ; une liste des cours constituant le domaine d'agrément ;
- (8) la procédure d'amendement du manuel de spécifications de l'organisme ;
- (9) les procédures de l'organisme de formation aéronautique requises à la section 1.2.6, paragraphe (a) ;
- (10) les procédures de contrôle de l'organisme de formation, requises pour la conduite des cours, examens, contrôles pratiques ;
- (11) une liste des annexes d'OFA ;
- (12) les procédures de désignation et de suspension des examinateurs et des contrôleurs pratiques.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre du modèle du contenu du manuel de spécifications de l'organisme de formation sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.2.8 MANUEL DE FORMATION ET DE PROCÉDURES

- (a) L'organisme de formation aéronautique pour la formation de membres d'équipage de conduite doit préparer et tenir à jour un manuel de formation et de procédures contenant des informations et des instructions permettant au personnel de s'acquitter de ses tâches et de guider les élèves sur la manière de satisfaire aux exigences de la formation.
- (b) L'organisme de formation aéronautique pour la formation de pilotes doit communiquer au personnel et, le cas échéant, aux élèves, les informations contenues dans le manuel de formation, le manuel d'opérations et la documentation relative à son approbation. La procédure d'amendement doit être indiquée et les amendements contrôlés.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre du modèle du manuel de formation et de procédures sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.2.9 CONTENU D'UN CERTIFICAT D'OFA

- (a) Le certificat d'OFA doit comprendre deux documents :
 - (1) un certificat pour affichage public signé par l'ANAC ;

- (2) les spécifications de formation contenant les termes, conditions et autorisations applicables au certificat d'OFA.
- (b) Le certificat d'OFA doit comprendre :
- (1) la raison sociale et l'adresse (le siège principal) de l'OFA ;
 - (2) la date de délivrance et la période de validité par page émise ;
 - (3) les sites d'activités autorisés ;
 - (4) les spécifications de formation pour les catégories suivantes et, selon le cas :
 - (i) formation de pilote ;
 - (ii) formation d'autres membres d'équipage ;
 - (iii) formation d'autre agent du transport aérien ;
 - (iv) formation de TMA ;
 - (v) autres formations.
 - (5) d'autres autorisations, approbations et limitations émises par l'ANAC conformément aux normes qui sont applicables à la formation conduite par l'OFA.

2.1.2.10 MAINTIEN DE LA VALIDITÉ DE L'AGRÈMENT

- (a) La validité ne doit être initialement accordée qu'à titre provisoire et sous réserve de confirmation douze (12) mois plus tard.
- (b) La qualification doit rester en vigueur pendant douze mois à compter de la date de confirmation, à condition que les normes continuent d'être respectées. Les renouvellements se feront pour des périodes de douze (12) mois.
- (c) Sauf si l'agrément a fait au préalable l'objet d'une renonciation, d'une suspension, d'une annulation ou s'il a pris fin pour avoir dépassé une date d'expiration figurant sur le certificat d'agrément, le maintien de la validité de l'agrément dépendra de ce que :
 - (1) l'organisme de formation aéronautique agréé continue de respecter les exigences qui ont prévalu à la délivrance ou au renouvellement de l'agrément ;
 - (2) l'ANAC puisse avoir accès à l'organisme de formation aéronautique pour déterminer si le présent règlement est toujours respecté.
- (d) Un changement dans la propriété d'un OFA ne met pas fin à la validité du certificat de cet organisme si, dans les 30 jours :

- (1) le détenteur du certificat fait une demande d'amendement appropriée ;
 - (2) s'il n'y a eu aucun changement significatif dans les installations, le personnel d'exploitation ou les cours de formation approuvés.
- (e) Si l'ANAC suspend, retire, ou annule un certificat délivré conformément au présent règlement, le détenteur de ce certificat doit restituer celui-ci à l'ANAC dans les 5 jours ouvrables, après qu'il lui ait été notifié que le certificat est suspendu, retiré ou annulé.

1.2.11 DÉROGATIONS OU DÉVIATIONS

- (a) L'ANAC peut émettre des dérogations, des déviations ou toute exigence liée à cette présente réglementation.
- (b) L'ANAC peut, lors de l'examen des circonstances particulières de l'OFA, émettre une dérogation ou déviation sur certaines sections du présent règlement, à condition que l'ANAC estime que les circonstances présentées justifient l'exemption et que le niveau de sécurité sera maintenu égal à celle prévue par la disposition à partir de laquelle l'exemption est demandée.
- (b) Un OFA sollicitant une dérogation ou réserve conformément à cette section, doit fournir à l'ANAC, l'information acceptable qui démontre :
 - (1) la justification de la dérogation ou de la déviation ;
 - (2) que la dérogation ou la déviation n'affectera pas la qualité de l'instruction ou de l'évaluation.
- (c) Une dérogation ou déviation peut être modifiée ou résiliée à tout moment par l'ANAC.
- (d) Chaque OFA qui reçoit une dérogation ou déviation doit avoir un moyen d'aviser la direction et le personnel de l'exemption.
Les conditions et modalités d'une demande d'exemption sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.2.12 RESTRICTIONS DE PUBLICITÉ

- (a) L'OFA ne doit :
 - (1) ni faire de fausse déclaration concernant sa certification d'OFA et ses spécifications de formation destinée à tromper toute personne envisageant de s'inscrire dans cet OFA ;
 - (2) ni faire de la publicité sur la certification de l'OFA, à moins que cette publicité différencie clairement les cours qui ont été approuvés conformément à cette présente

réglementation de ceux qui ne l'ont pas été.

- (b) Un OFA dont le certificat a fait l'objet d'une renonciation, suspension, retrait ou d'une annulation doit rapidement :
 - (1) enlever toutes les indications, y compris les signes où qu'ils soient, montrant que l'OFA a été certifié par l'ANAC ;
 - (2) notifier à tous les agents publicitaires, et médias publicitaires travaillant avec le détenteur du certificat, la cessation de toute publicité indiquant que l'OFA est certifié par l'ANAC.

1.3 LOCAUX ET INSTALLATIONS

1.3.1 INSTALLATIONS, ÉQUIPEMENTS ET MATÉRIEL

- (a) Les installations doivent assurer la protection contre les intempéries et être d'une dimension compatible avec les formations et examens prévus.
- (b) Les locaux où se tiennent les cours théoriques et les examens doivent être fermés et séparés des autres installations.
- (c) L'environnement des locaux définis au paragraphe (b) doit être maintenu à un niveau d'éclairage, de bruit, de température et d'humidité tel que les élèves puissent se concentrer sur leurs études ou examens comme il convient sans perturbation ou inconfort excessif.
- (d) Des bureaux doivent être fournis aux instructeurs, examinateurs et contrôleurs pratiques pour qu'ils puissent préparer leurs travaux sans distraction ou inconfort excessif.
- (e) Des locaux d'archivage protégés doivent être fournis pour les documents d'examens et les enregistrements des cours. L'environnement doit être tel que les documents restent en bon état pendant la durée d'archivage prévue à la section 1.4.1, paragraphe (b). Les locaux d'archivage et les bureaux peuvent être réunis sous réserve d'une sécurité adéquate.
- (f) Une bibliothèque doit contenir les documents techniques tenus à jour, appropriés à l'étendue et au niveau de la formation entreprise.
- (g) Les dimensions des différentes salles de classes doivent être suffisantes pour le confort. Dans leur ensemble les salles de classe doivent être suffisantes pour recevoir la totalité des élèves à un moment donné. L'éclairage et la ventilation doivent répondre à des normes raisonnables.
- (h) Le centre d'instruction au sol doit être situé à l'intérieur ou à proximité de l'aérodrome base.

- (i) Les locaux doivent comprendre :
- (1) des toilettes ;
 - (2) des salles de briefing ;
 - (3) des moyens de restauration ;
 - (4) des logements pour les stagiaires, dans un rayon de 30 minutes de déplacement à partir de l'aérodrome ;
 - (5) un bureau administratif muni de moyens de dactylographie et d'imprimerie.
- (j) Un détenteur de certificat ne peut pas faire un changement important des installations, des équipements, ou matériel qui ont été approuvés pour un programme d'études particulier, sans que ce changement ne soit approuvé auparavant par l'ANAC.
- (k) Un détenteur de certificat avec des cours approuvés de TMA ne peut pas faire de changement dans le site de l'OFA sans que le changement ne soit approuvé auparavant par l'ANAC. Si le détenteur de certificat désire changer le site de l'OFA, il doit le notifier par écrit à l'ANAC, au moins 30 jours avant la date du transfert. L'ANAC peut prescrire les conditions sous lesquelles l'OFA peut fonctionner pendant qu'il est en train de changer de site ou de locaux. Si le détenteur du certificat change le site de l'OFA sans notification, le certificat sera retiré.
- (l) Tout postulant, ou détenteur de certificat délivré conformément au présent règlement doit établir et maintenir un siège principal qui est physiquement situé à l'adresse inscrite sur son certificat. Le siège principal ne peut pas être partagé, ou utilisé par une autre personne morale qui détient un certificat d'OFA.
- (m) Tout détenteur de certificat délivré conformément aux dispositions du présent règlement doit s'assurer que :
- (n) Toute salle de formation, ou autre espace utilisé pour les besoins pédagogiques est éclairé, et ventilé pour se conformer aux normes nationales de construction de bâtiment en matière d'hygiène, de sécurité et de santé ;
- (o) Les installations utilisées pour la formation ne soient pas couramment soumises à d'importantes perturbations liées à l'exploitation aérienne et la maintenance à l'aéroport.
- (p) Tout postulant, ou détenteur de certificat avec des cours approuvés de TMA doit disposer des matériels didactiques suivants, selon la qualification recherchée :
- (1) diverses sortes de structures de cellules, de systèmes et composants de cellules de systèmes et composants de moteurs (y compris les hélices), en quantité et types convenables pour compléter les projets pratiques exigés par ses programmes d'études approuvés.
 - (2) au moins un aéronef d'un type acceptable pour l'ANAC.
 - (3) l'équipement exigé au paragraphe (q) n'a pas besoin d'être en condition de navigabilité, et s'il a été endommagé antérieurement à l'utilisation par l'OFA, il doit avoir été suffisamment réparé pour permettre un assemblage complet.
- (q) Un postulant ou un détenteur de certificat avec des cours de qualification de TMA doit disposer des cellules, moteurs, hélices, appareillages, et équipement correspondants, à utiliser pour la formation et à partir desquels les élèves gagneront en expérience de travail pratique, et doit s'assurer que les cellules, les moteurs, les hélices, les appareillages, et les équipements correspondants, sont suffisamment diversifiés de façon à montrer les différentes méthodes de construction, d'assemblage, d'inspection et de fonctionnement lorsque installés sur un aéronef pour utilisation.
- (r) Tout postulant, ou détenteur de certificat avec des cours de qualification de TMA doit s'assurer qu'il garde un nombre suffisant d'éléments de matériels décrits au paragraphe (p), alinéa (3), de façon à ce qu'il n'y ait pas plus de huit élèves travaillant à la fois sur le même élément.
- (s) Tout postulant, ou détenteur de certificat avec des cours de qualification de TMA utilisant un aéronef pour les besoins de formation, qui n'a pas de train escamotable et des volets de courbure, doit disposer de matériels didactiques ou de maquettes de train escamotable et de volets de courbure qui sont acceptables pour l'ANAC .
- (t) Tout postulant pour un certificat d'OFA avec une qualification de TMA, ou un postulant recherchant une qualification supplémentaire de TMA, doit disposer au moins des installations, équipements et matériels appropriés à la qualification recherchée.
- (u) Un postulant, ou détenteur de certificat avec une qualification de TMA doit maintenir sur les lieux et sous le plein contrôle de l'OFA une quantité suffisante de matériels, outils spéciaux, équipements d'atelier utilisés dans la construction et la maintenance d'aéronefs selon les besoins du programme d'études approuvé de l'OFA, dans le but de s'assurer que chaque élève sera correctement formé.
- (v) Par rapport aux besoins de l'enseignement et de la formation pratique, un postulant ou

détenteur de certificat avec une qualification de TMA doit s'assurer que les outils spéciaux et les équipements d'atelier exigés par le paragraphe (q) sont dans un état de fonctionnement satisfaisant.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des exigences spécifiques en matière d'installations pour les cours de TMA sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

1.3.2 INSTALLATIONS, ÉQUIPEMENTS ET SUPPORT DIDACTIQUES DE FORMATION EN VOL

- (a) Un postulant ou détenteur de certificat d'OFA doit disposer pour son usage exclusif, en temps opportun et sur un site approuvé par l'ANAC, de l'équipement de formation en vol et des supports didactiques adéquats y compris au moins un simulateur de vol ou un équipement avancé de formation en vol.
- (b) Un postulant ou un détenteur de certificat, qui envisage de dispenser une formation en vol de pilote doit démontrer qu'il utilise en permanence un espace aménagé pour le briefing dans chaque aéroport de départ des vols de formation et qui est :
 - (1) Convenable pour abriter les stagiaires qui attendent d'effectuer leurs vols de formation ;
 - (2) Organisé et équipé pour la conduite des "briefings" des pilotes ;
 - (3) Équipé de moyens de communication adéquats avec les services météo et planning de vol, dans le cas d'un OFA avec un cours de qualification aux instruments ou cours de pilote professionnel.

1.3.3 ANNEXES D'OFA

- (a) Le détenteur d'un certificat d'OFA peut dispenser une formation en conformité avec un programme de formation approuvé par l'ANAC dans une annexe d'OFA si :
 - (1) Les installations, les équipements, les personnels et le contenu du cours de l'annexe d'OFA satisfont aux exigences applicables ;
 - (2) Les instructeurs et les examinateurs de l'annexe d'OFA sont sous la supervision directe du personnel de commandement de l'OFA principal ;
 - (3) Le détenteur du certificat notifie par écrit à l'ANAC qu'une annexe particulière d'OFA va commencer des activités, au moins 60 jours avant la date prévue de début des activités ;

- (4) Les spécifications de formation du détenteur de certificat portent la raison sociale et l'adresse de l'annexe d'OFA et les cours approuvés dispensés à l'annexe d'OFA.

- (5) L'ANAC émet des spécifications de formation qui prescrivent les opérations exigées et autorisées au niveau de toute annexe d'OFA.

1.3.4 MODIFICATIONS NÉCESSITANT NOTIFICATION À L'ANAC

- (a) L'organisme de formation aéronautique doit notifier à l'ANAC toute modification d'organisation prévue affectant l'agrément avant sa mise en vigueur pour permettre à l'ANAC de déterminer si la conformité au règlement est maintenue et de modifier, en cas de besoin, le certificat d'agrément.
- (b) L'ANAC peut définir les conditions sous lesquelles l'OFA peut fonctionner pendant la mise en place de ces changements, à moins que l'ANAC décide de suspendre l'agrément.
- (c) L'ANAC peut suspendre ou invalider le certificat d'agrément avec effet rétroactif à la date effective des modifications, si ces dernières n'ont pas été portées à sa connaissance.
- (d) Tout OFA doit notifier à l'ANAC, dans les 30 jours, tout changement faisant partie de la liste ci-dessous :
 - (1) Dirigeant Responsable ;
 - (2) Personnel d'instruction et d'évaluation ;
 - (3) Locaux, installations de formation et équipements, procédures, programmes d'études et domaine d'activités susceptible d'affecter l'agrément.

1.3.5 INSPECTIONS

- (a) L'ANAC peut, à tout moment, inspecter un détenteur d'OFA sur site pour déterminer la conformité de l'OFA au présent règlement.
- (b) Les inspections sont normalement répétées tous les 12 mois.
- (c) Après inspection, le détenteur du certificat est informé par écrit, de toutes les non-conformités relevées durant celle-ci.

1.4 ADMINISTRATION

1.4.1 ARCHIVAGE DES DONNÉES

- (a) L'organisme de formation aéronautique doit instituer un système de suivi de dossiers qui donne une indication immédiate de la progression de chaque élève dans l'instruction en

- vol et l'instruction au sol. L'instructeur en chef doit examiner chaque dossier mensuellement; si la progression de l'élève est inférieure à la normale, il y analysera par écrit les raisons et les mesures correctives à prendre. Les dossiers pourront être consultés aussi bien par les instructeurs que par les élèves.
- (b) L'organisme de formation aéronautique doit conserver toutes les archives de la formation, des examens et contrôles pratiques des élèves pendant cinq ans au moins après la fin des études de l'élève concerné.
- (c) Le dossier de chaque élève doit comprendre les informations suivantes selon le cas :
- (1) le nom de l'élève ;
 - (2) une copie de la carte de l'élève ou éventuellement d'une licence, s'il y en a, et un certificat médical ;
 - (3) la désignation du cours ainsi que la marque et le modèle de l'équipement de formation en vol utilisé, selon le cas ;
 - (4) l'expérience antérieure de l'élève ainsi que les temps de cours passés au sein de l'OFA ;
 - (5) la date d'obtention du diplôme de fin de formation ou de transfert vers une autre école ;
 - (6) le niveau de réussite de l'élève par rapport à chaque cours et le nom de l'instructeur qui a dispensé la formation ;
 - (7) un enregistrement continu de la progression de chaque élève montrant les travaux pratiques ou travaux de laboratoire effectués ou devant être effectués sur chaque sujet ;
 - (8) la date et les résultats de chaque contrôle de connaissance et du contrôle pratique de fin de cours ainsi que le nom de l'examineur ayant effectué le(s) contrôle(s) ;
 - (9) le nombre d'heures de formation supplémentaire effectuées après chaque contrôle pratique non satisfaisant.
- (d) L'ANAC considère le livret de l'élève comme suffisant pour les données exigées par le paragraphe (c).
- (e) Tout OFA doit conserver un dossier pour chaque instructeur ou examinateur désigné pour dispenser un cours approuvé conformément aux dispositions du présent règlement, indiquant que l'instructeur ou examinateur est en conformité avec les exigences applicables.
- (f) Tout OFA doit :
- (1) conserver les données exigées par le paragraphe (c) pour au moins 2 années après la fin de la formation, examen ou contrôle ;
 - (2) conserver les dossiers de qualification exigés par le paragraphe (e) pendant que l'instructeur ou examinateur est encore employé chez le détenteur du certificat et pour 2 ans après son départ ;
 - (3) conserver les dossiers de compétence exigés au paragraphe (e) pour au moins 2 ans.
- (g) Tout OFA doit fournir les données exigées par cette section à l'ANAC sur demande, dans un délai raisonnable et doit conserver les données exigées par :
- (1) le paragraphe (c) à l'OFA, ou annexe d'OFA où la formation, examen ou contrôle, suivant le cas, a eu lieu, ou à un autre site acceptable pour l'ANAC ;
 - (2) le paragraphe (e) à l'OFA ou annexe d'OFA où l'instructeur ou examinateur est employé principalement, ou à un autre site acceptable pour l'ANAC.
- (h) Tout OFA doit fournir à l'élève, sur demande et dans un délai raisonnable, une copie de son dossier de formation.
- (i) Tout OFA doit conserver un dossier valide de chaque élève inscrit, montrant, selon le cas :
- (1) la formation dont l'élève est crédité suivant la section 3.2.8 du présent règlement, s'il y en a eu ;
 - (2) une attestation authentifiée des diplômes obtenus ou niveaux atteints dans les écoles antérieurement fréquentées.

1.4.2 CERTIFICATS ET DIPLÔMES

- (a) Tout OFA doit délivrer, à la fin de la formation, un certificat ou diplôme à tout élève ayant achevé ses cours selon le cas.
- (b) Tout OFA doit inclure dans chaque certificat selon le cas :
- (1) le nom de l'école et le numéro du certificat de l'OFA ;
 - (2) le nom de l'élève à qui il a été délivré ;
 - (3) le titre du programme d'études suivi ;
 - (4) la date d'obtention du certificat ;

- (5) une authentification par une autorité de l'école ;
 - (6) une mention indiquant les vols de formation sur campagne que l'élève a effectués dans le cycle de formation, selon le cas.
- (c) Un OFA ne peut délivrer de certificat ou de diplôme de fin de formation à un élève ou recommander un élève pour une licence ou une qualification, tant que l'élève n'a pas :
- (1) achevé la formation spécifiée dans les cours de formation homologuée ;
 - (2) passé avec succès les examens de fin d'études exigés.

1.4.3 ATTESTATIONS

- (a) Tout OFA doit fournir sur demande une attestation de niveau à tout élève qui le quitte avant la fin de sa formation.
- (b) Tout OFA doit inclure dans l'attestation exigée au paragraphe (a) :
- (1) le programme d'études suivi par l'élève ;
 - (2) si l'élève a suivi ses cours de façon satisfaisante ;
 - (3) une authentification par une autorité de l'école.

2 FORMATION DE PILOTE

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 COURS DE FORMATION DE PILOTE

- (a) L'ANAC délivre des certificats et des spécifications de formation pour deux niveaux d'OFA qui dispensent des cours de formation en vol de pilote, de la façon suivante :
- (1) *OFA de niveau 1.* — OFA qui effectue la plus grande partie de ses cours de formation en vol en utilisant un aéronef réel.
 - (2) *OFA de niveau 2.* — OFA qui effectue la plus grande partie de ses cours de formation en vol à l'aide de moyens de simulation appropriés et approuvés par l'ANAC.
- (b) L'ANAC peut approuver pour le compte d'un postulant ou détenteur d'un certificat d'OFA de niveau 1 les cours de formation suivants, si le postulant satisfait aux exigences de la section 1.2.2 du présent règlement relatives à la délivrance de l'agrément :

- (1) cours de licence et qualification :
 - (i) cours de pilote privé ;
 - (ii) cours de pilote professionnel ;
 - (iii) cours de qualification en vol aux instruments ;
 - (iv) cours de pilote de ligne ;
 - (v) cours d'instructeur en vol ;
 - (vi) cours d'instructeur en vol aux instruments ;
 - (vii) cours d'instructeur au sol ;
 - (viii) cours de qualification additionnelle à une catégorie ou classe d'aéronef ;
 - (ix) cours qualification de type d'aéronef ;
 - (2) cours de préparation spéciale :
 - (i) cours de recyclage pilote ;
 - (ii) cours de recyclage instructeur en vol ;
 - (iii) cours de recyclage instructeur au sol ;
 - (iv) cours d'exploitation d'aéronef agricole ;
 - (v) cours d'exploitation d'hélicoptère à charge extérieure ;
 - (vi) cours d'exploitation spéciale ;
 - (vii) cours de pilote d'essai ;
 - (3) cours de formation au sol de pilote.
- (c) L'ANAC peut approuver pour le compte d'un postulant, ou détenteur d'un certificat d'OFA de niveau 2 les cours de formation suivants, si celui-ci satisfait aux exigences de la section 1.2.2 du présent règlement relatives à la délivrance de l'agrément :
- (1) tout cours de formation à toute qualification ou à toute licence pour lequel le postulant peut montrer un programme d'études effectif et pour lequel l'ANAC a approuvé les moyens de simulation.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des cours de licence et qualification, cours de préparation spéciale et cours de formation au sol de pilote sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.1.2 EXIGENCES RELATIVES AU CERTIFICAT D'OFA DE NIVEAU 1

- (a) L'ANAC délivre au postulant un certificat d'OFA de niveau 1 avec les qualifications associées si le postulant :
- (1) détient un certificat provisoire d'OFA de niveau 1 délivré conformément aux dispositions du présent règlement pour au moins une durée de 24 mois calendaires précédant le mois de la demande ;
 - (2) satisfait aux exigences de la présente section pour les qualifications recherchées ;
 - (3) a formé et présenté des candidats avec au moins un taux de réussite de 80% dès la première fois dans les 24 mois calendaires précédant le mois de la demande :
 - (i) à une épreuve de connaissance théorique ou un test pratique pour une licence de pilote, une licence d'instructeur en vol, une licence d'instructeur au sol ou une qualification additionnelle.
- (b) L'instruction donnée doit être d'une valeur telle qu'en moyenne 80% des élèves réussissent dès la première fois aux épreuves de vol sur la délivrance de la licence de pilote professionnel. Si cette norme n'est pas atteinte, cela sera un motif suffisant pour la suppression de la qualification.

2.1.3 CERTIFICAT PROVISOIRE D'OFA DE NIVEAU 1

- (a) L'ANAC peut délivrer à un postulant qui satisfait aux exigences applicables de la section 2.1.2 du présent règlement, mais ne satisfait pas aux récentes exigences de l'activité de formation de la section 2.1.1 du présent règlement, un certificat provisoire d'OFA de niveau 1 avec des qualifications.

2.1.4 RENOUELEMENT DES CERTIFICATS ET QUALIFICATIONS

- (a) OFA de niveau 1 :
- (1) un OFA de niveau 1 peut faire la demande de renouvellement de ses certificats et qualifications dans les 30 jours précédant le mois d'expiration du certificat d'OFA de niveau 1, si l'OFA satisfait aux exigences prescrites au sous paragraphe (a), alinéa (2) ;
 - (2) l'ANAC renouvellera pour 24 mois calendaires supplémentaires un certificat d'OFA de niveau 1 et les qualifications si elle juge que le personnel, les aéronefs, les installations et les aéroports, les cours

de formation homologués, dossiers de formation, ainsi que les capacités et les qualités récentes de formation de l'OFA satisfont aux exigences requises.

- (3) un OFA de niveau 1 qui ne satisfait pas aux exigences de renouvellement du paragraphe (a), alinéa (2), peut faire la demande pour un certificat provisoire d'OFA de niveau 1 si l'école satisfait aux exigences de la section 2.1.3 du présent règlement.
- (b) OFA de niveau 1 provisoire :
- (1) à l'exception du contenu du sous paragraphe (b), alinéa (3), l'ANAC ne renouvelle pas un certificat provisoire d'OFA de niveau 1 ou qualifications dudit certificat ;
 - (2) un OFA de niveau 1 provisoire peut faire une demande d'obtention d'un certificat d'OFA de niveau 1 et les qualifications associées si l'OFA satisfait aux exigences de la section 2.1.4 du présent règlement ;
 - (3) un OFA de niveau 1 avec un ancien certificat de niveau 1 provisoire peut faire une demande pour un autre certificat d'OFA de niveau 1 provisoire, s'il s'est écoulé un délai de 180 jours depuis l'expiration de son dernier certificat d'OFA de niveau 1 provisoire.

2.2 EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENTS DE FORMATION EN VOL

2.2.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Cette section définit :
- (1) les exigences en matière de personnel et d'aéronef pour un certificat d'OFA ;
 - (2) les installations dont un OFA doit disposer en permanence.

2.2.2 EXIGENCES EN MATIÈRE D'AÉROPORT

- (a) Tout postulant ou détenteur d'un certificat d'OFA de niveau 1 doit démontrer qu'il fait usage en permanence d'aérodromes à partir desquels les vols de formation sont effectués, et que chacun de ces aéroports est doté d'une piste convenable et des équipements nécessaires. Les conditions et les modalités de mise en œuvre de la présente section (exigences en matière d'aéroport) sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.2.3 EXIGENCES EN MATIÈRE D'AÉRONEFS

- (a) Tout postulant, ou détenteur de certificat d'OFA doit s'assurer que tout aéronef utilisé en instruction et en vols en solo :

- (1) à l'exception de vol d'instruction et vol en solo dans un programme d'opérations agricoles, charges externes, et travail aérien similaire, que cet aéronef a un certificat de navigabilité aux normes de la République du Congo ou un certificat de navigabilité étranger, acceptable pour l'ANAC;
- (2) est entretenu et inspecté conformément aux exigences du règlement applicable à cet effet;
- (3) est équipé, conformément aux spécifications de formation, du cours approuvé pour lequel il est utilisé.
- (b) A l'exception du contenu du paragraphe (c), un postulant ou un détenteur d'un certificat d'OFA doit s'assurer que tout aéronef utilisé pour l'instruction en vol dispose au moins de deux places, de systèmes de commande de puissance moteur et commandes de vol qui sont faciles d'accès et qui fonctionnent de façon conventionnelle à partir des deux positions de pilotes.
- (c) Un détenteur de certificat peut utiliser des avions munis de commandes telles que la direction de la roulette de nez, les commutateurs, les sélecteurs de carburant, et les commandes de débit d'air moteur d'accès difficile et non utilisés de manière conventionnelle par les deux pilotes pour le vol d'instruction, si le détenteur du certificat juge que le vol d'instruction peut être effectué en toute sécurité, compte tenu de la localisation des commandes et de leur fonctionnement non conventionnel, ou des deux.
- (d) Tout détenteur de certificat doit s'assurer que tout aéronef utilisé dans un cours comprenant une exploitation IFR est équipé et entretenu pour une exploitation IFR.
- (e) Les aéronefs utilisés dans la phase d'instruction de base des cours doivent répondre aux conditions spécifiées pour les écoles de pilotage.
- (f) Les aéronefs utilisés pour l'instruction de navigation avancée doivent être munis d'un équipement adéquat de radiogoniométrie automatique (ADF) de navigation sur très haute fréquence (VHF).
- (g) Tous les aéronefs doivent être munis d'au moins un équipement de communications VHF. Les aéronefs utilisés dans l'instruction de navigation avancée doivent être munis d'un équipement de communication haute fréquence (HF).
- (h) Au moins un avion doit être muni d'un train d'atterrissage escamotable, d'une hélice à vitesse constante et d'un moteur d'au moins 180 CV.
- (i) Le parc aérien de l'école doit être constitué de façon à permettre à tout élève de recevoir l'instruction sur un seul et même type d'avion pendant les 30 premières heures de vol.
- 2.2.4 SIMULATEURS DE VOL ET ÉQUIPEMENTS DE FORMATION EN VOL**
- (a) L'utilisation d'un entraîneur synthétique de vol pour effectuer toute manœuvre imposée pendant les démonstrations d'habileté en vue de la délivrance d'une licence ou d'une qualification doit être approuvée par l'ANAC, qui veille à ce que l'entraîneur synthétique de vol utilisé soit adapté à la tâche prévue.
- (b) Tout postulant, ou détenteur de certificat d'OFA doit démontrer que tout simulateur de vol et équipement de formation en vol, utilisés pour les formations, test et contrôle est spécifiquement qualifié et approuvé par l'ANAC pour :
- (1) chaque manœuvre et procédure pour les marques, modèle et série d'aéronef, groupe d'aéronefs ou type d'aéronef simulés, selon le cas ;
- (2) chaque programme d'études ou cours de formation dans lequel le simulateur de vol ou équipement de formation en vol est utilisé, si ce programme ou cours est destiné à se conformer à une exigence quelconque de ces règlements.
- (c) Tout postulant, ou détenteur de certificat d'OFA doit démontrer que chacun de ses simulateurs de vol et équipements de formation en vol utilisés pour les formations, test et contrôle approuvés par l'ANAC :
- (1) représente l'aéronef pour lequel le cours est homologué ;
- (2) est utilisé uniquement pour la formation dispensée par un instructeur agréé ;
- (3) n'est pas utilisé au-delà de 25% du total des heures de formation exigées.
- (d) Tout détenteur de certificat doit s'assurer, avant utilisation, que l'approbation exigée par cette section comprend :
- (1) l'évaluation, le groupe d'aéronef ou le type d'aéronef ;
- (2) selon le cas, la variante particulière, dans le type, pour laquelle les formations, test ou contrôle sont effectués.
- (3) la manœuvre, procédure ou fonction particulière de membre d'équipage à effectuer.
- (e) Tout détenteur de certificat doit s'assurer que tout simulateur de vol ou équipement de

formation en vol utilisé par un OFA est :

- (1) entretenu pour s'assurer de la fiabilité des performances, fonctions et toutes les autres caractéristiques exigées pour la qualification ;
 - (2) structuré pour se conformer à toute modification de l'aéronef simulé si la modification introduit des changements par rapport aux performances, fonctions ou autres caractéristiques exigées pour la qualification ;
 - (3) l'objet d'une vérification fonctionnelle journalière avant toute utilisation ;
 - (4) muni d'un livret de bord dans lequel l'instructeur ou l'examineur enregistre toute anomalie à la fin de chaque session de formation.
- (f) À moins que cela ne soit autrement autorisé par l'ANAC, tout détenteur de certificat doit s'assurer que tout équipement sur un simulateur de vol ou de formation en vol utilisé par un OFA est fonctionnel.
- (g) L'ANAC ne limite pas les instructeurs ou stagiaires de l'OFA à :
- (1) des segments de route spécifiques pendant les simulations de vol en ligne ; ou
 - (2) des procédures spécifiques reproduisant les bases d'exploitation d'un client particulier.
- (h) Tout postulant ou détenteur de certificat d'OFA peut demander une évaluation, une qualification, et un suivi pour la qualification de ses simulateurs de vol et dispositifs de formation en vol sans :
- (1) détenir un certificat de transporteur aérien ; ou
 - (2) avoir une relation spécifique avec un détenteur de certificat de transporteur aérien.

2.3 EXIGENCES EN MATIÈRE DE PROGRAMMES D'ÉTUDES ET LEURS CONTENUS

2.3.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Ce sous chapitre prescrit les exigences en matière de programmes d'études et leurs contenus pour la délivrance d'un certificat d'OFA, ainsi que les spécifications pour les formations, test et contrôle conduits pour se conformer aux exigences du RAC 01 relatif aux licences du personnel.

2.3.2 APPROBATION DE PROGRAMME DE FORMATION

- (a) Tout postulant, ou détenteur d'un certificat doit adresser à l'ANAC une demande pour l'approbation de son programme de formation.
- (b) Tout postulant à l'approbation d'un programme de formation doit indiquer sur sa demande :
- (1) les cours faisant partie du programme de base ;
 - (2) les cours faisant partie du programme de spécialisation ;
 - (3) les exigences du RAC 01 relatif aux licences du personnel satisfaites par le(s) programme(s) ;
 - (4) les exigences du RAC 01 relatif aux licences du personnel non satisfaites par le(s) programme(s).
- (c) Après qu'un détenteur de certificat ait commencé son exploitation suivant un programme de formation approuvé, l'ANAC peut exiger que le détenteur de certificat révise ce programme de formation si elle juge que le détenteur ne satisfait pas aux dispositions de son programme de formation homologué.
- (d) Si l'ANAC exige qu'un détenteur d'un certificat d'OFA révise un programme de formation approuvé et que le détenteur du certificat n'effectue pas ces modifications exigées dans les 30 jours calendaires, l'ANAC peut suspendre, retirer ou mettre fin au certificat d'OFA.

2.3.3 EXIGENCES EN MATIÈRE DE MODULES DE PROGRAMME DE FORMATION

- (a) Le programme d'instruction doit être élaboré à partir d'un schéma unifié des cours, qui doit montrer clairement l'intégration de l'instruction au sol et en vol. Le schéma doit prendre la forme suivante :
- (1) un programme d'instruction indiquant, pour chaque semaine des cours, le calendrier prévu des différentes périodes d'instruction au sol et en vol. Chaque période doit être identifiée pour permettre de se référer au programme d'études approprié ;
 - (2) des programmes d'études détaillés indiquant l'objectif, la teneur et les normes de passage pour chaque période d'instruction ou exercice.
- (b) Le programme ne doit pas nécessairement prévoir la délivrance de la licence de pilote privé. Toutefois, si l'école désire inclure des périodes

de vol mutuel, les stagiaires concernés doivent être titulaires d'une licence de pilote privé.

- (c) Les élèves sont tenus de se qualifier pour la délivrance de la licence d'opérateur navigant de radiotéléphonie avant leur premier vol en solo.
- (d) Tout postulant doit s'assurer que chaque module de programme de formation soumis à l'ANAC pour approbation satisfait aux exigences applicables et comprend :
- (1) un programme pour chaque module proposé ;
 - (2) les exigences minimales en matière d'aéronef, et équipements de formation pour chaque module ;
 - (3) les qualifications minimales concernant les instructeurs pour tout module proposé ;
 - (4) un module pour la formation initiale et la formation continue pour tout instructeur employé à enseigner un module donné ;
 - (5) pour tout module aboutissant à la délivrance d'une licence ou d'une qualification en moins d'heures que le minimum prescrit par le RAC 01 — Licences du personnel :
 - (i) un moyen de démontrer la capacité d'effectuer une telle formation en un nombre d'heures réduit ;
 - (ii) un moyen de suivre la performance du stagiaire.
- (e) Le service de délivrance des licences ne pourra homologuer un programme de formation pour une licence de pilote privé, une licence de pilote professionnel ou une qualification de vol aux instruments qui permet l'emploi d'un moyen alternatif pour la conformité avec les conditions d'expérience fixées par le RAC 01 — Licences du personnel, à condition que l'organisme de formation agréé démontre à la satisfaction dudit service que la formation assurera un niveau de compétence équivalant au moins à celui qui est assuré par les conditions minimales d'expérience applicables au personnel n'ayant pas suivi une telle formation homologuée.
- (f) Lorsque le service de délivrance des licences homologuera un programme de formation pour une licence de pilote en équipage multiple, l'organisme de formation agréé démontrera à la satisfaction dudit service que la formation assurera un niveau de compétence pour l'exploitation en équipage multiple au moins égal à celui de titulaires d'une licence de pilote professionnel, d'une qualification de vol aux instruments et d'une qualification de type applicables à un avion certifié pour être exploité

avec un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes.

2.4 EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL

2.4.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Ce sous chapitre définit les exigences en matière de personnel et équipements de formation en vol pour le détenteur de certificat qui dispense une formation suivant les exigences du RAC 01 — Licences du personnel.

2.4.2 EXIGENCES EN MATIÈRE D'ÉLIGIBILITÉ DES INSTRUCTEURS D'OFA DE NIVEAU 2

- (a) Les personnes qui donnent une instruction sur entraîneur synthétique dans les séquences de vol élémentaires doivent être des instructeurs de pilotage. L'instruction sur un entraîneur synthétique dans les autres séquences sera donnée par des instructeurs titulaires d'une qualification de vol aux instruments ou par des personnes expressément agréées à cette fin. L'agrément pourra être subordonné à un examen satisfaisant donné par un examinateur de l'ANAC ou agréé par elle. En outre, les instructeurs de pilotage qui donnent régulièrement une instruction sur entraîneur synthétique pourront être tenus de faire la preuve de leur compétence dans le cadre de leurs épreuves annuelles de réadmission à une catégorie.
- (b) Un détenteur de certificat ne peut employer une personne comme instructeur dans un cours de formation susceptible de faire l'objet d'une approbation par l'ANAC que si cette personne :
- (1) est âgée d'au moins 18 ans ;
 - (2) est capable de lire, écrire et comprendre le français ;
 - (3) détient une qualification d'instructeur en vol, si l'instruction se passe sur un aéronef en vol ;
 - (4) satisfait aux exigences du paragraphe (d) si l'instruction se passe en vol simulé ;
 - (5) satisfait, au moins, à l'une des recommandations suivantes :
 - (i) exigences d'expérience aéronautique pour une licence de pilote professionnel, à l'exception des heures de formation exigées pour la préparation au test pratique de pilote professionnel ;
 - (ii) exigences d'expérience aéronautique pour une licence de pilote de ligne si la formation se passe sur un simulateur de vol ou sur un

équipement de formation en vol qui représente un avion exigeant une qualification de type ou si la formation est dispensée suivant un module conduisant à la délivrance d'une licence de pilote de ligne ; ou

- (iii) est employée comme instructeur sur simulateur de vol ou instructeur sur équipement de formation en vol pour un OFA effectuant une formation et des contrôles suivant les exigences du RAC 01 relatif aux licences du personnel à la date correspondant au 30^e jour après l'adoption du présent règlement.
- (c) Un OFA doit désigner par écrit un instructeur pour tout cours approuvé, avant que cette personne ne puisse exercer comme instructeur dans ce cours.
- (d) Avant sa désignation initiale, tout instructeur en vol ou instructeur sur simulateur de vol doit se conformer aux exigences spécifiques d'éligibilité en matière de formation en vol établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.4.3 PRIVILÈGES ET LIMITATIONS POUR LES INSTRUCTEURS ET EXAMINATEURS D'OFA DE NIVEAU 2

- (a) Un OFA peut permettre à un instructeur d'effectuer :
- (1) une formation pour chaque module pour lequel cet instructeur est qualifié ;
 - (2) des tests et contrôles pour lesquels cet instructeur est qualifié ;
 - (3) des formations, tests et contrôles prévus pour satisfaire aux exigences du présent règlement.
- (b) Un OFA dont l'instructeur ou examinateur est désigné conformément aux exigences pour effectuer les formations, tests ou contrôles sur les équipements de formation en vol, peut permettre à son instructeur ou examinateur de donner des approbations exigées par le RAC 01 relatif aux licences du personnel si cet instructeur ou examinateur est autorisé par l'ANAC à former ou à évaluer sur un module qui exige de telles approbations.
- (c) Un OFA ne peut pas permettre à un instructeur :
- (1) à l'exclusion des briefings et débriefings, d'effectuer plus de 8 heures de formation en 24 heures consécutives, ou plus de 6 jours ou 40 heures dans une période de 7 jours.
 - (2) de dispenser une formation sur équipements de formation en vol, sauf si

cet instructeur satisfait aux exigences de la section 2.4.4, paragraphes (a), alinéas (1) à (4) et paragraphe (b), selon le cas ;

- (3) de dispenser une formation sur un aéronef, sauf si cet instructeur :
- (i) satisfait aux exigences de la section 2.4.4, paragraphe (a), alinéas (1), (2) et (5);
 - (ii) détient une qualification d'instructeur en vol ;
 - (iii) détient les licences et qualifications de pilote applicables aux catégories, classes, et types d'aéronefs sur lequel il effectue l'instruction ;
 - (iv) instruit ou évalue sur un aéronef en vol pendant qu'il occupe un siège de membre d'équipage exigé et possède au moins un certificat médical de classe 2 valide ;
 - (v) satisfait aux exigences des sections 10.1.33 (Entraînement périodique — Membre d'équipage de conduite) et 10.1.37 (Formation d'instructeur en vol) du RAC 08, Partie 1 (Exploitation technique des aéronefs).

2.4.4 EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATION ET CONTRÔLE D'INSTRUCTEUR D'OFA DE NIVEAU 2

- (a) A l'exception du contenu du paragraphe (c), avant la désignation et tous les 12 mois calendaires à compter du premier jour du mois suivant la désignation initiale d'un instructeur, un détenteur de certificat doit s'assurer que chacun de ses instructeurs satisfait aux exigences suivantes :
- (1) tout instructeur en vol ou instructeur sur simulateur de vol doit démontrer de façon satisfaisante à un examinateur autorisé, sa compétence dans l'enseignement d'un extrait représentatif de tout module pour lequel cet instructeur est désigné pour instruire conformément au chapitre 2.3 du présent règlement;
 - (2) tout instructeur doit avoir achevé de façon satisfaisante un cours approuvé d'instruction au sol dans au moins :
 - (i) les principes fondamentaux du processus d'apprentissage ;
 - (ii) les éléments d'un enseignement efficace, méthodes et techniques de formation ;
 - (iii) les fonctions, privilèges, responsabilités et limitations d'un instructeur ;

- (iv) les politiques et procédures de formation ;
 - (v) la gestion des ressources et coordination de l'équipage au poste de pilotage ;
 - (vi) l'évaluation.
- (3) tout instructeur qui enseigne sur un simulateur de vol ou sur un dispositif de formation en vol doit avoir achevé de façon satisfaisante un cours approuvé de formation sur le fonctionnement du simulateur de vol et un cours approuvé de formation au sol applicable aux cours de formation que l'instructeur est appelé à dispenser et qui doit comprendre :
- (i) le fonctionnement correct des commandes et des systèmes du simulateur de vol et de l'équipement de formation en vol ;
 - (ii) le fonctionnement correct des panneaux de signalisation, de paramètres d'environnement et de défauts ;
 - (iii) les limitations de la simulation ;
 - (iv) les exigences d'équipement minimum pour chaque module.
- (4) tout instructeur de vol qui dispense une formation sur un aéronef doit avoir achevé de façon satisfaisante un cours approuvé de formation au sol et de formation en vol sur un aéronef, un simulateur de vol ou un dispositif de formation en vol, qui doit comprendre :
- (i) les performances et analyses des procédures et manœuvres de formation en vol applicables aux cours de formation que l'instructeur est appelé à dispenser ;
 - (ii) les sujets techniques couvrant les sous-systèmes d'aéronef et les règles de fonctionnement applicables aux cours de formation que l'instructeur est appelé à dispenser
 - (iii) les procédures d'urgence ;
 - (iv) les situations d'urgence susceptibles d'être développées pendant la formation ;
 - (v) les mesures de sécurité appropriées ;
- (5) tout instructeur qui fait de l'instruction sur un dispositif de formation en vol doit passer un test de connaissances
- théoriques et un contrôle annuel de compétence :
- (i) sur l'équipement de formation en vol sur lequel l'instructeur effectuera l'instruction ;
 - (ii) sur les sujets et manœuvres d'un extrait représentatif de tout module sur lequel l'instructeur doit effectuer l'instruction.
- (b) En plus des exigences du paragraphe (a), tout détenteur de certificat doit s'assurer que tout instructeur qui fait de la formation en vol sur un simulateur de vol que l'ANAC a homologué pour toute formation pour le test de la licence de pilote de ligne, le test de qualification de type d'aéronef ou les deux, a satisfait au moins à une des exigences établies par décision du Directeur Général de l'ANAC
- (c) L'ANAC considère l'achèvement d'un module exigé par le paragraphe (a) ou (b) effectué dans le mois calendaire précédant ou suivant le mois de son échéance comme effectué durant le mois de son échéance pour les besoins d'estimation de l'échéance de la prochaine formation.
- (d) L'ANAC peut accorder un crédit sur les exigences du paragraphe (a) ou (b) à un instructeur qui a achevé de façon satisfaisante le cours de formation d'instructeur pour détenteur d'un CTA, si l'ANAC juge qu'un tel cours équivaut aux exigences du paragraphe (a) ou (b).
- 2.4.5 EXIGENCES POUR EXAMINATEUR D'OFA DE NIVEAU 2**
- (a) À l'exception de la section 2.2.4.4, paragraphe (d), tout OFA doit s'assurer que toute personne autorisée comme examinateur est :
- (1) approuvée par l'ANAC;
 - (2) en conformité avec le contenu des sections 2.4.2, 2.4.3, et 2.4.4 ;
 - (3) avant désignation, achevé de façon satisfaisante un module de formation dans les 12 mois calendaires comprenant :
 - (i) les tâches, fonctions et responsabilités d'examineur ;
 - (ii) les méthodes, procédures et techniques pour mener les examens et contrôles exigés ;
 - (iii) l'évaluation des performances de pilote ;
 - (iv) la gestion des tests non concluants et les actions correctives qui en découlent ;

- (4) s'il évalue sur un dispositif de formation en vol, a passé de façon satisfaisante le test de connaissances théoriques et le contrôle annuel de compétence sur le simulateur de vol ou l'aéronef sur lequel l'examineur effectuera l'évaluation.
- (b) Lors de l'estimation de l'échéance de la date de formation d'un examinateur, l'ANAC considère qu'un examinateur qui a achevé de façon satisfaisante un module de formation exigé par le paragraphe (a), alinéa (3) dans le mois calendaire précédant ou suivant le mois de l'échéance, l'a effectué au mois de l'échéance.
- (c) L'ANAC peut accorder un crédit sur les exigences du paragraphe (a), alinéa (3) à un examinateur qui a achevé de façon satisfaisante le cours de formation d'instructeur pour détenteur d'un CTA, si l'ANAC juge qu'un tel cours équivaut aux exigences du paragraphe (a), alinéa (3).

2.4.6 PERSONNEL D'OFA DE NIVEAU 1

- (a) Tout postulant, ou détenteur de certificat d'OFA de niveau 1 doit disposer d'un personnel adéquat, y compris des instructeurs en vol et instructeurs au sol détenteurs de licences de pilote professionnel avec qualification sur aérostat, selon le cas et un instructeur en chef, qualifiés et compétents pour effectuer les tâches assignées dans chaque cours de formation homologué.
- (b) Tout instructeur au sol ou en vol doit détenir une qualification d'instructeur en vol, licence d'instructeur au sol ou licence de pilote professionnel avec qualifications sur aérostat, selon le cas, avec des qualifications correspondant au cours de formation approuvé, et tout aéronef utilisé dans ce cours.

2.4.7 QUALIFICATIONS DE L'INSTRUCTEUR EN CHEF D'OFA DE NIVEAU 1

- (a) Un instructeur en chef doit être proposé à l'agrément. Il est chargé de coordonner l'instruction en vol et au sol et de mener les épreuves de vol pour la licence de pilote professionnel. Il doit veiller à ce que la progression des élèves soit continuellement suivie et à ce que des dossiers d'instruction soient bien conservés. Il doit être titulaire d'une licence de pilote professionnel avec qualification aux instruments de catégorie 1 et qualification d'instructeur de catégorie A. Comme l'instructeur en chef, il doit posséder des qualités personnelles spéciales. Les titres, les qualités et l'expérience des personnes proposées à l'agrément sont examinés par l'ANAC. Les candidats sont interviewés par l'ANAC avant l'agrément.
- (b) Pour être désigné comme instructeur en chef pour un cours d'OFA de niveau 1, il faut

satisfaire à une ou plusieurs exigences parmi les exigences de la présente section établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.4.8 QUALIFICATIONS DE L'INSTRUCTEUR EN CHEF ADJOINT D'OFA DE NIVEAU 1

- (a) L'instructeur en chef de pilotage ou l'instructeur en chef au sol doit être désigné comme instructeur en chef adjoint. La personne qui occupe ce poste n'est pas tenue de posséder des capacités additionnelles. En l'absence de l'instructeur en chef, les épreuves de vol pour la licence de pilote professionnel seront menées par un examinateur de l'ANAC.
- (b) Pour être désigné comme instructeur en chef adjoint pour un cours d'OFA de niveau 1, il faut satisfaire aux exigences de la présente section établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.4.9 QUALIFICATIONS DE L'INSTRUCTEUR EXAMINATEUR D'OFA DE NIVEAU 1

- (a) Pour être désigné comme instructeur examinateur pour un OFA de niveau 1 effectuant des contrôles d'étape, tests de fin de formation des élèves et contrôles de compétence d'instructeur, conformément aux dispositions du présent règlement, il est nécessaire de satisfaire aux exigences de la présente section établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.4.10 FORMATION EN VOL D'INSTRUCTEUR D'OFA DE NIVEAU 1

- (a) Nul autre qu'un instructeur en vol détenteur d'une licence avec une qualification sur aérostat, disposant des qualifications minimales spécifiées dans l'aperçu du cours de formation approuvé, ne peut dispenser une formation en vol d'élèves conformément à un cours approuvé de formation.
- (b) Aucun OFA ne peut autoriser un élève pilote à commencer un vol en solo sans l'autorisation de l'instructeur agréé.
- (c) Tout instructeur en chef, instructeur en chef adjoint assigné à un cours de formation doit avoir achevé, au moins une fois tous les 36 mois calendaires, un programme de formation comprenant une formation au sol ou en vol, ou les deux, ou un cours de recyclage approuvé d'instructeur en vol.
- (d) Tout instructeur en vol ou pilote professionnel détenteur d'une licence avec une qualification sur aérostat assigné à un cours de formation en vol, doit avoir réalisé, de façon satisfaisante, les tâches suivantes sous la supervision de l'instructeur en chef de l'école, l'instructeur en chef adjoint ou de l'instructeur examinateur :

- (1) avant de recevoir l'autorisation de former les élèves dans un cours de formation en vol, effectuer :
 - (i) une revue et un briefing sur les objectifs et normes de ce cours de formation ;
 - (ii) un contrôle initial de compétence dans chaque marque et modèle d'aéronef utilisé pour ce cours de formation pour lequel cette personne dispense ce cours ;
- (2) tous les 12 mois calendaires après le mois au cours duquel l'instructeur s'est conformé pour la dernière fois aux exigences du paragraphe (d), alinéa (1), sous-alinéa (ii) ci-dessus, passer un contrôle de compétence sur un des aéronefs sur lesquels il forme les élèves.

2.4.11 FORMATION AU SOL D'INSTRUCTEUR D'OFA DE NIVEAU 1

- (a) À l'exception du contenu du paragraphe (b), tout instructeur assigné à un cours de formation au sol, doit détenir une qualification d'instructeur en vol ou au sol, avec une qualification sur appareil plus léger que l'air, avec la qualification appropriée pour ce cours de formation.
- (b) Toute personne qui ne satisfait pas aux exigences du paragraphe (a) peut être assignée à des fonctions de formation au sol dans un cours de formation, si :
 - (1) l'instructeur en chef assigné à ce cours de formation au sol juge que la personne est qualifiée pour dispenser cette formation ;
 - (2) l'instructeur sert sous la supervision de l'instructeur en chef ou de l'instructeur en chef adjoint présent dans les installations lorsque la formation est dispensée.
- (c) Un instructeur ne peut pas être utilisé dans un cours de formation au sol jusqu'à ce qu'il ait été informé des objectifs et normes de ce cours par l'instructeur en chef, l'instructeur en chef adjoint, ou l'instructeur examinateur.

2.4.12 RESPONSABILITÉS DE L'INSTRUCTEUR EN CHEF D'OFA DE NIVEAU 1

- (a) Un instructeur en chef de pilotage doit être proposé à l'agrément. Il est chargé de l'exécution détaillée du programme approuvé d'instruction en vol et de faire maintenir un niveau satisfaisant d'instruction en vol. Il est tenu de planifier et d'appliquer un programme de normalisation de l'instruction en vol. Il doit être titulaire, au minimum, d'une licence de pilote professionnel avec qualification d'instructeur de catégorie A et d'une qualification aux instruments de catégorie

4. Les candidats peuvent être interviewés par l'ANAC avant l'agrément.

- (b) Un instructeur en chef au sol doit être proposé à l'agrément. Il doit être chargé de mener la formation au sol et de maintenir des normes satisfaisantes d'instruction au sol. Il doit être ou avoir été titulaire d'une licence de pilote professionnel de première classe ou d'une catégorie supérieure, ou d'une licence de navigateur, et doit posséder une grande expérience de l'instruction et du vol, soit comme pilote soit comme navigateur. Dans certains cas, des capacités et une expérience suffisantes dans les forces armées peuvent être acceptables. Il doit avoir suivi avec succès un cours de pédagogie ou posséder une expérience acceptable dans ce domaine. Les candidats peuvent être interviewés par l'ANAC avant l'agrément.
- (c) Pendant la formation, tout OFA de niveau 1 doit s'assurer que l'instructeur en chef ou l'instructeur en chef adjoint est disponible :
 - (1) à l'OFA de niveau 1, ou
 - (2) par téléphone, radio, ou autres moyens électroniques.

2.4.13 QUALIFICATIONS DE L'INSTRUCTEUR EN CHEF EN VOL D'OFA DE NIVEAU 1

- (a) Pour être désigné comme instructeur en chef en vol d'OFA de niveau 1, il faut satisfaire aux exigences de la présente section établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.5 RÈGLES DE FONCTIONNEMENT

2.5.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Ce sous chapitre définit les règles de fonctionnement applicables à un OFA agréé et dispensant un cours ou un module de programme de formation approuvé conformément aux dispositions du présent règlement.

2.5.2 PRIVILÈGES

- (a) Un détenteur de certificat d'OFA de niveau 2 peut permettre à des instructeurs et des examinateurs sur simulateur de vol de se conformer aux exigences d'expérience récente par l'utilisation d'un simulateur de vol ou d'un dispositif de formation en vol si ce simulateur de vol ou dispositif de formation en vol est utilisé dans un cours homologué conformément à ce sous chapitre 2.5.
- (b) Le détenteur d'un certificat d'OFA peut faire de la publicité et dispenser des cours de formation approuvés de pilote conformément au certificat et qualifications qu'il détient.

- (c) Un élève transféré d'un centre agréé à une autre peut être crédité de toute la formation antérieure, sous réserve des épreuves de vol ou des examens écrits exigés par la seconde école.
- (d) En cas de transfert d'un centre non agréé à un centre agréé, l'élève peut être crédité d'un maximum de 50% de l'instruction en vol antérieure. L'instruction au sol et les examens ne pourront être crédités.
- (e) Un OFA de niveau 1 recevant un élève d'un autre OFA de niveau 1 peut créditer l'expérience antérieure de cet élève par rapport aux exigences en matière de programme d'un cours sous les conditions suivantes :
- (1) si le crédit est basé sur le contenu des paragraphes (a) et (b) de la section 3.2.8, l'OFA qui reçoit ne peut créditer cet élève de plus de 50% des exigences du programme ;
 - (2) si le crédit n'est pas basé sur le contenu des paragraphes (a) et (b) de la section 3.2.8, l'OFA qui reçoit ne peut créditer cet élève de plus de 25% des exigences du programme.
- (f) Si une instruction antérieure est créditée, le dossier de l'élève indiquera clairement l'étendue du crédit. L'OFA qui reçoit détermine la part du programme de cours à créditer suivant le paragraphe (e), alinéa (1) ou (2) en se basant sur un test de compétence ou un test de connaissances ou les deux de l'élève.
- (g) L'OFA qui reçoit peut accorder un crédit pour la formation spécifiée au paragraphe (e), alinéa (1) ou (2) seulement si celui qui a dispensé la formation, a certifié les type et volume de formation dispensée, et les résultats de chaque contrôle d'étape et contrôle de fin de cours passés par l'élève, selon le cas.
- (h) Un détenteur de cours de formation de TMA peut évaluer et allouer un crédit en faveur d'une formation antérieure d'un élève rentrant à condition que :
- (1) le détenteur du cours de formation de TMA détermine que la formation est vérifiable et comparable à des portions du programme de formation ;
 - (2) l'élève bénéficiant du crédit passe un examen dispensé par le détenteur de cours de formation de TMA équivalant à ceux dispensés par le détenteur de cours de formation de TMA pour le même sujet du programme de formation.

2.5.3 LIMITATIONS D'OFA

- (a) Tout OFA doit :
- (1) s'assurer que les fonctions de blocage, de ralentissement ou de repositionnement du simulateur de vol ou appareil de formation en vol ne sont pas utilisées durant les tests ou les contrôles ;
 - (2) s'assurer qu'une fonction de repositionnement est utilisée pendant les simulations opérationnelles en ligne pour l'évaluation et la formation en vol orientée ligne uniquement pour avancer le long d'une route aérienne vers le point où la phase de descente et d'approche commence.
- (b) Lorsqu'un contrôle pratique, contrôle en vol ou simulation opérationnelle en ligne est en cours, l'OFA de niveau 2 doit s'assurer que l'une des personnes suivantes occupe chaque siège de membre d'équipage :
- (1) un membre d'équipage qualifié comme copilote dans la catégorie et classe d'aéronef, étant entendu qu'aucun instructeur en vol dispensant une instruction ne peut occuper une position de membre d'équipage,
 - (2) un élève, étant entendu qu'aucun élève ne peut être utilisé à une position de membre d'équipage avec un autre élève qui n'est pas dans le même cours spécifique.
- (c) Maintien des personnels, installations, et équipements — Le détenteur d'un certificat d'OFA ne peut dispenser de formation à un élève inscrit dans un cours de formation approuvé que si tous les dispositifs de formation en vol et chaque instructeur et examinateur autorisés satisfont de façon continue aux exigences et aux normes spécifiées dans les spécifications de formation du détenteur du certificat.
- (d) Un OFA certifié ne peut pas exiger qu'un élève suive les cours de formation pendant plus de 8 heures par jour ou plus de 6 jours ou 40 heures dans une période consécutive de 7 jours.

2.5.4 LIMITATIONS — ÉLÈVES INSCRITS DANS DES COURS RÉELS DE FORMATION EN VOL

- (a) Tout élève pilote doit transporter les éléments suivants dans chaque aéronef utilisé pour la formation en vol et des vols en solo :
- (1) une liste de vérification avant décollage et avant l'atterrissage ;
 - (2) le manuel de l'exploitant ou le manuel de vol de l'aéronef (AFM) si fourni par le fabricant ou une copie du manuel distribué aux élèves utilisant l'aéronef.

2.5.5 DOCUMENTS D'INSCRIPTION D'OFA DE NIVEAU 1

- (a) Le détenteur d'un certificat d'OFA de niveau 1 doit fournir à chaque élève, à l'inscription une copie de ce qui suit :
- (1) un certificat d'inscription contenant :
 - (i) le nom du cours dans lequel l'élève est inscrit ;
 - (ii) la date de cette inscription.
 - (2) une copie du programme de formation de l'élève ;
 - (3) pour les élèves pilotes, une copie des procédures et des pratiques de sécurité qui décrivent :
 - (i) l'utilisation des installations et le fonctionnement de ses aéronefs ;
 - (ii) les minima météo exigés par l'école pour les vols en binôme et en solo ;
 - (iii) les procédures de démarrage et de roulage d'aéronef sur la rampe ;
 - (iv) les précautions et les procédures d'incendie ;
 - (v) les procédures de démonstration ;
 - (vi) la liste des anomalies et des corrections d'anomalies de l'aéronef ;
 - (vii) la procédure de sécurisation de l'aéronef en cas de non utilisation ;
 - (viii) les réserves carburant nécessaires pour les vols locaux et les vols de navigation ;
 - (ix) l'évitement d'autres aéronefs en vol et au sol ;
 - (x) les limitations d'altitude minimum et les instructions d'atterrissage d'urgence simulées ;
 - (xi) une description des zones de pratique assignées et les instructions relatives à leur utilisation.
 - (4) le détenteur d'un certificat d'OFA de niveau 1 doit maintenir une liste mise à jour tous les mois des personnes inscrites dans chaque cours de formation dispensé par l'école.
- (b) Tout postulant d'OFA de niveau 1 doit s'assurer que chaque cours de formation pour lequel il recherche l'homologation satisfait aux

exigences minimales du contenu du programme d'instruction listées à la section 2.5.6.

2.5.6 COURS DE FORMATION — CONTENU

- (a) Tout postulant, et détenteur de certificat d'OFA de niveau 1 doit s'assurer que chaque cours de formation comprend :
- (1) une description de chaque simulateur de vol ou chaque appareil de formation en vol utilisé pour la formation ;
 - (2) une liste des aéroports de départ de chaque vol de formation et une description des installations, y compris les espaces aménagés pour le briefing des pilotes, disponibles pour usage par les élèves et personnels au niveau de chacun de ces aéroports ;
 - (3) une description du type d'aéronef, y compris tout équipement spécial utilisé pour chaque phase de formation ;
 - (4) les aptitudes et qualifications minimales pour chaque instructeur assigné à la formation au sol ou en vol ;
 - (5) un module de formation comprenant :
 - (i) les conditions d'inscription dans les parties sol et vol de ce cours, comprenant les licences et qualifications de pilote (si exigé par le présent règlement), formation, expérience de pilote et connaissances de pilote ;
 - (ii) une description détaillée de chaque cours, y compris les objectifs, normes et calendrier de réalisation des cours ;
 - (iii) les objectifs d'apprentissage du cours ;
 - (iv) les objectifs et normes d'apprentissage du cours ;
 - (v) une description des contrôles et tests à utiliser pour évaluer le niveau après chaque étape de formation.
- (b) Un OFA de niveau 1 peut :
- (1) dispenser une formation sur un simulateur de vol ou un appareil de formation en vol, à condition qu'il représente l'aéronef pour lequel le cours est approuvé, qu'il satisfasse aux exigences de ce paragraphe et que la formation soit dispensée par un instructeur autorisé;
 - (2) permettre à un élève d'être crédité d'un maximum de 25% du total des exigences

des heures de formation en vol du cours approuvé sur un simulateur de vol qui satisfait aux exigences de la section 2.2.4.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre du programme d'instruction sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

2.6 EXIGENCES EN MATIÈRE DE SUPERVISION, D'ÉVALUATION ET DE VÉRIFICATION

2.6.1 SUPERVISION

- (a) Le programme de supervision efficace mis en place par l'ANAC permet de veiller à ce que les organismes de formation agréés continuent de respecter les conditions de leur agrément.

2.6.2 ÉVALUATION ET VÉRIFICATION

- (a) Les examens en vue de l'obtention d'une licence ou d'une qualification dans les organismes de formation agréés par l'ANAC doivent être donnés par du personnel autorisé par le service de délivrance des licences ou désigné par l'organisme de formation conformément à des critères approuvés par le service de délivrance des licences.

3 PERSONNELS AÉRONAUTIQUES AUTRES QUE LES MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

3.1 COURS AUTRES QUE CEUX DE TMA

3.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Ce chapitre fournit un moyen alternatif d'effectuer la formation en vol exigée par le RAC 01 — Licences du personnel ou le RAC 06 — Certification des exploitants aériens.
- (b) La certification suivant les dispositions de ce chapitre n'est pas exigée pour une formation qui est
- (1) approuvée et effectuée suivant les dispositions du RAC 06 — Certification des exploitants aériens;
 - (2) effectuée suivant le RAC 01 — Licences du personnel, sauf si le paragraphe concerné du RAC 01 — Licences du personnel exige une certification suivant le présent règlement.

3.1.2 AUTRES COURS DE FORMATION

- (a) L'ANAC peut approuver les cours de formation suivants pour le compte d'un postulant à un certificat ou un détenteur d'un certificat d'OFA si le postulant ou le détenteur satisfait aux exigences de la section 1.2.2 :
- (1) agent technique d'exploitation ;
 - (2) mécanicien navigant ;

(3) équipage de cabine ;

(4) autres formations approuvées par l'ANAC. *Les conditions et les modalités de mise en œuvre d'autres cours de formation sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.*

- (b) L'ANAC approuve le cours pour lequel une demande est faite si l'OFA ou le postulant d'OFA démontre que le cours contient un programme permettant d'atteindre un niveau de compétence égal ou supérieur à celui exigé par les dispositions applicables de ces règlements.

3.1.3 DEMANDE, DURÉE ET RENOUVELLEMENT

- (a) Demande. Un OFA qui se propose de former des agents techniques d'exploitation doit faire une demande comprenant :
- (1) des indications concernant les domaines de connaissances et les matières ;
 - (2) un minimum de 200 heures de cours au total ;
 - (3) un résumé des principaux chapitres et sous chapitres devant être couverts et le nombre d'heures proposé pour chacun d'eux.
- (b) Durée et renouvellement :
- (1) le droit de dispenser un cours de formation pour la licence d'agent technique d'exploitation expire 24 mois après le dernier jour du mois de délivrance de l'autorisation ;
 - (2) le détenteur d'une approbation pour un cours de formation pour la licence d'agent technique d'exploitation aéronef doit faire une demande de renouvellement à l'ANAC dans les 30 jours précédant la date d'expiration.
- (c) Instruction. — Le détenteur d'une approbation pour un cours doit s'assurer qu'il conserve un nombre suffisant d'instructeurs qui garantissent une moyenne sur 24 mois calendaires d'au moins 80 pour cent des diplômés de cette école qui passent le test pratique dès la première fois.

3.2 COURS DE FORMATION DE TMA

3.2.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Ce sous chapitre définit les exigences en matière:
- (1) de délivrance des certificats et qualifications d'OFA ;
 - (2) d'organisation de cours pour la licence et les qualifications associées pour les TMA ;

- (3) d'enseignement des règles générales de conduite pour les détenteurs de licences et de qualifications de TMA.

3.2.2 COURS DE FORMATION TMA

- (a) L'ANAC peut approuver les cours de formation de TMA pour le compte d'un postulant à un certificat ou un détenteur d'OFA, si le postulant ou le détenteur satisfait aux exigences de la section 1.2.2.
- (b) Trois niveaux de connaissances de base, dénommés « catégories A, B1, B2 » sont définis en fonction des tâches qui peuvent être effectuées dans un atelier de maintenance d'aéronefs agréé conformément au RAC 05 :
- (1) *Qualification à la catégorie A.* — Cette catégorie correspond à des opérations mineures programmées d'entretien en ligne et des rectifications de défauts simples. La catégorie A est divisée en sous-catégories relatives aux combinaisons d'avions, hélicoptères, moteurs à turbines et à pistons ;
- (2) *Qualification à la catégorie B1.* — Cette catégorie correspond à des opérations d'entretien en ligne, y compris sur la cellule de l'aéronef, les groupes motopropulseurs et les systèmes mécaniques et électriques ; les opérations de remplacement d'éléments avioniques interchangeables (LRU), n'exigeant que des tests simples pour démontrer son bon fonctionnement, sont également incluses. La catégorie B1 est divisée en sous-catégories relatives aux combinaisons d'avions, hélicoptères, moteurs à turbines et à pistons ;
- (3) *Qualification à la catégorie B2.* — Cette catégorie correspond à des opérations d'entretien en ligne sur les systèmes avioniques et électriques ;
- (4) *Sous-catégories.* — Les sous-catégories des catégories A et B1 sont :
- (i) A1 et B1.1. — avions à moteurs à turbine ;
- (ii) A2 et B1.2. — avions à moteurs à pistons ;
- (iii) A3 et B1.3. — hélicoptères à moteurs à turbines ;
- (iv) A4 et B1.4. — hélicoptères à moteurs à pistons.

3.2.3 EXIGENCES GÉNÉRALES EN MATIÈRE DE PROGRAMME

- (a) Tout OFA doit disposer d'un programme homologué destiné à qualifier ses stagiaires

pour accomplir les fonctions de TMA suivant une ou des qualifications particulières.

- (b) Le programme doit proposer au moins le nombre d'heures d'instruction comme indiqué dans le cours de formation de TMA et l'unité de durée d'instruction ne doit pas être inférieure à 50 minutes
- (1) *Cellule.* — 1150 heures (400 heures de généralités et 750 heures de cellule) ;
- (2) *Groupe motopropulseur.* — 1150 heures (400 heures de généralités et 750 heures de Groupe motopropulseur) ;
- (3) *Combinaison cellule et groupe motopropulseur.* — 1900 heures (400 heures de généralités, 750 heures de cellule et 750 heures de groupe motopropulseur).
- (c) Le programme doit couvrir les sujets et les éléments décrits dans le standard de cours de formation de TMA.
- (d) Tout OFA doit enseigner chaque sujet au moins jusqu'au niveau de compétence indiqué et défini dans le standard de cours de formation de TMA. *Les conditions et les modalités de mise en œuvre des exigences générales en matière de programme de formation de TMA sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.*
- (e) Le détenteur de certificat doit maintenir un programme montrant :
- (1) les projets pratiques devant être couverts ;
- (2) pour chaque sujet, la proportion de théorie et d'autres types d'instructions à dispenser ;
- (3) une liste des contrôles minimaux exigés.
- (f) Tout OFA peut délivrer des certificats de compétence à des personnes ayant achevé de façon satisfaisante les cours de spécialité à condition que toutes les exigences soient satisfaites et que ces certificats spécifient la marque et le modèle d'aéronef pour lequel cette certification est délivrée.

3.2.4 FOURNISSEURS DE PROGRAMME DE FORMATION DE TMA

- (a) Tout postulant, ou détenteur de certificat, peut faire une demande à l'ANAC pour l'approbation d'un programme de formation de TMA.
- (b) Un détenteur de CTA, OMA, ou OFA, peut faire une demande à l'ANAC pour l'approbation d'un programme de formation de TMA qui satisfait aux exigences de ce sous-chapitre qui sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

3.2.5 EXIGENCES EN MATIÈRE D'INSTRUCTEURS

- (a) Tout OFA doit disposer du nombre d'instructeurs détenant les licences et qualifications appropriées, délivrées suivant le RAC 01 — Licences du personnel, sous-chapitre 1.4.4, que l'ANAC juge nécessaire pour dispenser une formation et une supervision appropriées aux stagiaires, y compris au moins un instructeur désigné pour chaque groupe de 25 élèves par classe tenue dans les ateliers où les stagiaires effectuent les tâches pratiques appropriées du programme.
- (b) Un OFA peut disposer d'instructeurs spécialisés, qui n'ont pas les licences délivrées conformément au RAC 01 — Licences du personnel, pour enseigner les mathématiques, physique, électricité de base, hydraulique de base, dessin et matières similaires.
- (c) Tout OFA doit conserver une liste des noms et qualifications de tels instructeurs spécialisés et fournir à l'ANAC, sur demande, une copie de cette liste, avec un résumé des qualifications de chaque instructeur spécialisé.

3.2.6 MOYENS PÉDAGOGIQUES

- (a) Chaque salle de cours doit avoir des équipements de présentation suffisants tels que les stagiaires puissent lire facilement les textes, schémas, croquis et figures quelle que soit leur place dans la salle. L'équipement doit facilement comprendre les simulateurs pour aider les stagiaires à comprendre un sujet si de tels moyens sont considérés utiles.
- (b) Dans le cas d'une formation de base définie conformément à la Sous-Partie A, des ateliers de formation ou des installations de maintenance séparés des salles de classe doivent être fournis pour les travaux pratiques correspondants aux cours prévus. Des dispositions peuvent toutefois être prises avec un autre organisme pour fournir ces ateliers ou installations de maintenance. Lorsqu'un autre organisme est utilisé pour fournir des ateliers et/ou des installations de maintenance, un accord écrit doit être passé avec cet organisme spécifiant les conditions d'accès et d'utilisation des ateliers de maintenance ou installations de maintenance. L'ANAC peut requérir l'accès à tout organisme sous contrat et l'accord écrit doit spécifier cet accès.
- (c) Dans le cas de la formation aux types d'aéronefs et aux tâches de maintenance telle que définie à la Sous-Partie B, des installations appropriées disposant d'exemples des types d'aéronefs doivent être fournies.
- (d) Les ateliers de formation de base prévus au paragraphe (b) et les installations de

maintenance doivent disposer des outils et équipements nécessaires pour effectuer l'ensemble de la formation.

- (e) Les ateliers tels que définis au paragraphe (b) doivent disposer des aéronefs, moteurs, éléments d'aéronefs, et équipements avioniques appropriés à la formation.
- (f) Les ateliers de formation aux types d'aéronefs tels que prévus au paragraphe (c) doivent disposer d'un exemplaire des types d'aéronefs. Cependant des simulateurs peuvent être utilisés si l'ANAC a l'assurance que les simulateurs permettent de bons niveaux de formation.

3.2.7 DOCUMENTS DE FORMATION À LA MAINTENANCE

- (a) Les supports de cours doivent être fournis aux stagiaires et couvrir les formations réglementaires pour la catégorie et sous-catégorie applicable figurant à l'agrément.
- (b) Les stagiaires doivent avoir accès aux exemples de documents de maintenance et d'informations techniques contenus dans la bibliothèque tels que spécifiés à la section 1.3.1, paragraphe (f).

3.2.8 PARTICIPATION ET CRÉDIT POUR FORMATION OU EXPÉRIENCE ANTÉRIEURE

- (a) Un OFA peut créditer un stagiaire d'une formation ou d'expérience antérieure comme suit :
 - (1) Formation achevée de façon satisfaisante dans :
 - (i) une université, lycée, ou collège accrédités ;
 - (ii) une école professionnelle, technique, commerciale ou supérieure accréditées ;
 - (iii) une école militaire technique ;
 - (iv) un OFA tiers.
 - (2) une expérience de maintenance en aviation antérieure comparable aux éléments de programme exigés :
 - (i) en déterminant le niveau de crédit à allouer par vérification documentaire de l'expérience antérieure ;
 - (ii) en faisant passer à l'élève un test équivalent à celui que l'on fait passer aux élèves qui terminent un programme exigé comparable, au niveau de l'OFA ;

- (3) un crédit à allouer pour une formation antérieure :
- (i) par un test d'entrée équivalent à celui que l'on fait passer aux élèves qui ont achevé un programme exigé comparable, au niveau de l'OFA qui crédite ;
 - (ii) par évaluation d'une attestation authentifiée provenant de l'école antérieure de l'élève ;
 - (iii) dans le cas d'un postulant provenant d'une école militaire, seulement sur la base d'un test d'entrée ;
- (4) un détenteur de certificat peut créditer un élève recherchant une qualification supplémentaire de la partie générale d'un programme de TMA qu'il aura achevé de façon satisfaisante.
- (b) Tout OFA doit montrer le nombre d'heures d'absence permis et la manière dont il mettra à la disposition de l'élève les sujets qu'il aura ratés.

3.2.9 PRIVILÈGES DE L'OFA POUR LA FORMATION DE TMA

- (a) L'organisme de formation aéronautique peut effectuer les tâches suivantes conformément à son manuel de spécifications d'organisme de formation :
- (1) formation de base ou partie de celle-ci, telle que définie par les niveaux de connaissances de base et les programmes de formation de TMA ;
 - (2) formation aux qualifications de type et aux tâches de maintenance telle que définie par la formation aux types ou tâches de maintenance ;
 - (3) conduite d'examens incluant, si nécessaire, l'examen pour des élèves qui n'ont pas suivi les cours de formation de base ou de type d'aéronef délivrés par l'organisme de formation aéronautique ;
 - (4) délivrance des certificats d'aptitude attestant du suivi de la formation de base ou de type et de la réussite aux examens correspondants ou de la réussite aux examens seulement tels qu'ils sont spécifiés au paragraphe (a), alinéas (1), (2) ou (3).
- (b) Sous réserve des dispositions contraires du paragraphe (c), les cours, les examens et les contrôles pratiques ne peuvent être réalisés que sur les sites indiqués sur le certificat d'agrément ou en tout lieu spécifié dans le manuel de spécifications d'organisme de formation.

- (c) L'organisme de formation aéronautique pour la formation de TMA peut conduire des cours, examens théoriques et contrôles pratiques en dehors des lieux mentionnés au paragraphe (b), uniquement en respectant une procédure de contrôle. Ces lieux n'ont pas besoin de figurer sur la liste du manuel de spécifications d'organisme de formation.
- (d) L'OFA pour la formation de TMA ne peut sous-traiter la formation théorique de base, la formation de type ainsi que les examens de connaissances associées à un OFA non approuvé que sous la supervision d'un système qualité d'un OFA approuvé et selon une procédure acceptable pour l'ANAC.
- (e) La sous-traitance de la formation théorique de base ainsi que les examens est limitée au standard de cours pour TMA (modules 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9 et 10).
- (f) La sous-traitance de la formation de type ainsi que les examens est limitée au groupe motopropulseur et aux systèmes avioniques.

SOUS PARTIE A — FORMATION DE BASE APPROUVÉE

3.2.10 FORMATION DE BASE APPROUVÉE

- (a) La formation de base est composée des quatre éléments suivants :
- (1) formation théorique ;
 - (2) examen de ces connaissances ;
 - (3) formation pratique ;
 - (4) contrôle pratique de cette formation.
- (b) La partie acquisition des connaissances théoriques couvre les matières objet d'une qualification de maintenance de catégorie A, B1, ou B2. Chaque catégorie ou sous-catégorie de qualification peut être divisée en modules ou sous modules et peut être incorporée aux parties de formation pratique si les durées requises aux paragraphes (g) à (l) sont respectées.
- (c) La partie examen de ces connaissances doit couvrir un échantillon représentatif des matières objets de la partie acquisition de connaissances du paragraphe (b).
- (d) La partie formation pratique doit couvrir l'utilisation d'outillage/ou équipements courants, la dépose/pose d'un choix représentatif d'éléments d'aéronef et la participation à des activités effectives de maintenance représentatives se rapportant au module complet. Si l'OFA sous traite la partie formation pratique, en totalité ou en partie, à un autre organisme, dans le respect de la section 3.2.6, paragraphe (b) l'OFA doit

- s'assurer que les parties de formation pratique sont exécutées.
- (e) La partie contrôle pratique doit couvrir la formation pratique et déterminer si l'élève est capable d'utiliser les outillages et équipements et de travailler conformément aux manuels de maintenance.
- (f) La formation de base approuvée pour la sous-catégorie B1 ou B2 ne doit pas durer moins de 2400 heures et, pour une combinaison des sous-catégories B1 et B2, moins de 3000 heures.
- (g) La formation de base approuvée dans la catégorie A ne doit pas durer moins de 800 heures.
- (h) La formation de base approuvée pour l'obtention de la conversion d'une qualification de sous-catégorie A en sous-catégorie B1 ou B2 ne doit pas durer moins de 1600 heures, et, pour la conversion d'une licence de catégorie A en sous-catégorie B1 combinée à B2, moins de 2200 heures.
- (i) La formation de base approuvée pour l'obtention de la conversion d'une qualification de sous-catégorie B1 en B2 ou inversement ne doit pas durer moins de 600 heures.
- (j) La formation de base approuvée pour la conversion d'une sous-catégorie B1 en une autre sous-catégorie B1, ne doit pas durer moins de 200 heures.
- (k) La formation de base approuvée pour la conversion d'une sous-catégorie A en une autre sous-catégorie A ne doit pas durer moins de 70 heures.
- (l) Nonobstant les paragraphes (f) à (k) inclus, l'ANAC peut exempter un OFA agréé conformément au présent règlement et ses élèves de la nécessité de donner ou recevoir un enseignement théorique ou pratique dans une ou plusieurs matières couvertes par la formation de base sous réserve que l'ANAC soit assurée que ces sujets ont été enseignés ou pratiqués ailleurs selon des normes équivalentes à celles des niveaux de connaissances de base et programmes de formation de TMA. En conséquence, elle peut réduire le nombre d'heures exigées.

3.2.11 EXAMENS — GÉNÉRALITÉS

- (a) L'OFA doit organiser des examens des connaissances théoriques dans les matières liées à l'agrément.
- (b) Les examens des connaissances théoriques doivent être sous forme de questions à choix multiple (QCM) et de sujets rédigés. Les épreuves peuvent être passées à l'aide d'ordinateurs ou de documents papier ou une combinaison des deux.

- (c) Le jury de l'examen doit assurer le secret de toutes les questions.
- (d) Tout élève surpris, durant un examen de connaissances théoriques, en flagrant délit de fraude ou en possession de documents en relation avec le sujet d'examen autres que les documents d'examen et documentations associées autorisées, doit être exclu de l'examen et ne peut passer aucun examen avant 12 mois à compter de la date de l'incident. L'ANAC doit être informée de tout incident de ce type dans un délai d'un mois calendaire.
- (e) Tout examinateur surpris, durant un examen de connaissances théoriques en flagrant délit en train de fournir des réponses aux questions à un étudiant passant l'examen doit être suspendu et l'examen déclaré nul. L'ANAC doit être informée d'un tel événement dans un délai d'un mois calendaire et le cas examiné conjointement entre l'ANAC et l'OFA pour déterminer quand et si l'examinateur suspendu peut être réintégré.

3.2.12 EXAMENS DE CONNAISSANCES THÉORIQUES

- (a) Les examens de connaissances théoriques peuvent avoir lieu à la fin de chaque module ou sous module. Les dispositions pratiques de réalisation de ces examens sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.
- (b) Les examens de connaissances théoriques doivent être passés sans l'utilisation des notes de cours.
- (c) Les examens de connaissances théoriques doivent couvrir un échantillon représentatif des matières concernant le module ou sous module particulier achevé. Les questions effectives à utiliser pour une session d'examen donnée doivent être déterminées par les examinateurs.
- (d) Tous les examens de connaissances théoriques des modules ou sous modules nécessaires pour une catégorie ou sous-catégorie doivent être passés dans les 5 ans après le passage du premier examen de module ou sous module de la catégorie ou sous-catégorie. Tout examen non réussi ne peut être repassé avant 1 mois après la date de l'échec.
- (e) Nonobstant les paragraphes (a) à (d) inclus, l'ANAC peut exempter un élève de la nécessité d'un examen dans les matières données si elle a l'assurance que l'élève a passé un examen dans ces matières d'un niveau équivalent à celui requis par les niveaux de connaissances de base et programmes de formation de TMA.
- (f) L'ANAC peut exiger que l'OFA fasse passer un examen à des élèves qui n'ont pas suivi de formation de base dans cet organisme. Le besoin de passer de tels examens sera déterminé par l'ANAC.

3.2.13 CONTRÔLES PRATIQUES

- (a) Des contrôles pratiques doivent être effectués pendant la formation de base par des contrôleurs pratiques nommés à la fin de chaque période en atelier ou installation de maintenance, ou bien tous les six mois, selon la plus proche des deux échéances.
- (b) Si l'OFA passe un contrat, pour toute ou partie de la formation pratique, avec un autre OFA agréé conformément à la section 3.2.6, paragraphe (b) et choisit de nommer des contrôleurs pratiques issus de cet organisme, il doit s'assurer que les contrôles pratiques sont effectués.
- (c) L'étudiant doit obtenir un résultat satisfaisant au contrôle pratique suivant les critères de la section 3.2.10, paragraphe (e).

SOUS PARTIE B — FORMATION AUX QUALIFICATIONS DE TYPES ET AUX TÂCHES DE MAINTENANCE

3.2.14 FORMATION AUX TYPES D'AÉRONEFS ET AUX TÂCHES DE MAINTENANCE

- (a) Un OFA peut être agréé pour effectuer des formations aux qualifications de type d'aéronef et aux tâches de maintenance sous réserve que l'ANAC soit satisfaite de la manière dont les programmes ont été établis conformément au standard de cours pour TMA.
- (b) La formation aux types d'aéronefs peut être subdivisée en formation de type cellule, formation de type groupe motopropulseur, ou formation de type des systèmes avioniques. Un OFA approuvé pour la formation des TMA peut être approuvé pour effectuer une formation de type uniquement cellule, une formation de type uniquement groupe motopropulseur, ou des systèmes avioniques, à condition que cela soit acceptable pour l'ANAC.

3.2.15 EXAMENS DE TYPES AÉRONEFS

- (a) Un OFA, agréé conformément à la section 2.3.2.14 pour la formation aux qualifications de type et aux tâches de maintenance, doit organiser des examens sur les qualifications de type ou des contrôles pratiques sur les tâches de maintenance sous réserve que l'ANAC soit satisfaite de la manière dont les programmes ont été établis conformément au standard de la formation aux types d'aéronefs et aux tâches de maintenance pour les cours de TMA.

Un organisme de maintenance agréé RAC 05 est aussi autorisé à dispenser la formation aux tâches de maintenance pour la catégorie A et organiser les contrôles pratiques associés.

SOUS PARTIE C — CONDITIONS D'ÉQUIVALENCE ET RÉVOCATION

3.2.16 CONDITIONS D'ÉQUIVALENCE

- (a) L'ANAC peut exempter un OFA agréé pour la formation de TMA de l'une des exigences du présent règlement lorsqu'il estime que le besoin existe et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire qu'il considère comme nécessaire pour assurer, dans ce cas particulier, un niveau de sécurité jugé équivalent.
- (b) Les centres d'enseignement dépendant du ministère de l'éducation nationale peuvent être agréés sous réserve du respect des programmes et formations définis par les niveaux de connaissances de base et programmes de formation de TMA et de la formation aux types ou tâches de maintenance, des conditions d'évaluation et du nombre d'heures de formation défini à la section 3.2.10.

3.2.17 RÉVOCATION, SUSPENSION, REFUS DE RENOUVELER UN AGRÉMENT

- (a) L'ANAC peut révoquer, suspendre ou refuser de renouveler l'agrément s'il n'a pas l'assurance que le détenteur de l'agrément continue de respecter les exigences du présent règlement sous réserve du respect des conditions du paragraphe (b).
- (b) Avant de révoquer, suspendre ou refuser de renouveler l'agrément, l'ANAC peut premièrement accorder un délai de 28 jours au moins à l'OFA pour fournir des justifications et/ou prendre les mesures correctives nécessaires avant que les révocations, suspensions, ou le refus qui lui ont été préalablement notifié(s) ne deviennent effectifs.

Arrêté n° 4363 du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses

Le ministre d'Etat,
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 instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;
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 CEMAC ;
Vu le décret n° 78/288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;
Vu le décret n° 2009-392 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° 2012-1035 du 25 septembre 2012 portant nomination des membres du Gouvernement ;
Vu l'arrêté n° 6051/MTAC-CAB du 25 septembre 2008, portant approbation des règlements aéronautiques du Congo.

Arrête :

Article premier : Le présent arrêté détermine les règles relatives au transport aérien des marchandises dangereuses.

Article 2 : Les règles relatives au transport aérien des marchandises dangereuses sont fixées à l'annexe jointe au présent arrêté.

Article 3 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Article 4 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires sera enregistré, publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 31 mars 2014

Rodolphe ADADA

ANNEXE

TRANSPORT AERIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES

TABLE DES MATIÈRES

1 GÉNÉRALITÉS

- 1.1.1 Domaine d'application
- 1.1.2 Définitions
- 1.1.3 Abréviations

2 CHAMP D'APPLICATION

2.1 Champ d'application général

- 2.1.1 Généralités

2.2 Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

- 2.2.1 Généralités
- 2.3 Vols Intérieurs d'Aéronefs civils
- 2.3.1 Généralités

2.4 Exemptions

- 2.4.1 Généralités

2.5 Notification des divergences par rapport aux instructions techniques

- 2.5.1 Généralités

2.6 Transport de surface

- 2.6.1 Généralités

2.7 Autorité nationale

- 2.7.1 Généralités

3 CLASSIFICATION

- 3.1.1 Généralités

4 RESTRICTIONS FRAPPANT LE TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES

4.1. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est autorisé

- 4.1.1 Généralités

4.2. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est interdit sauf dérogation

- 4.2.1 Généralités
- 4.2.2 Transport d'armes et munitions de guerre
- 4.2.3 Transport d'armes de sport
- 4.2.4 Transport d'animaux vivants infectés ou venimeux
- 4.2.5 Transport de dépouilles mortelles par voie aérienne

4.3. Marchandises dangereuses dont le transport aérien est rigoureusement interdit

- 4.3.1 Généralités

5 EMBALLAGE

5.1 Prescriptions générales

- 5.1.1 Généralités

5.2 Emballages utilisés

- 5.2.1 Généralités

6 ÉTIQUETAGE ET MARQUAGE

6.1 Étiquettes

- 6.1.1 Généralités

6.2 Marques

- 6.2.1 Généralités

6.3 Langues à utiliser

6.3.1 Généralités

7 RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR

7.1.1 Dispositions générales

7.1.2 Documents de transport de marchandises dangereuses

7.1.3 Langues à utiliser

8 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT

8.1.1 Acceptation des marchandises au transport

8.1.2 Liste de vérification d'acceptation

8.1.3 Chargement et arrimage

8.1.4 Inspections pour déterminer s'il y a eu des dommages ou des déperditions

8.1.5 Restrictions au chargement dans la cabine des passagers ou dans le poste de pilotage

8.1.6 Décontamination

8.1.7 Séparation et isolement

8.1.8 Arrimage des colis de marchandises dangereuses

8.1.9 Chargement à bord d'aéronefs cargos

8.1.10 Conservation des documents d'expédition de marchandises dangereuses

9 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR

9.1.1 Renseignements à fournir au pilote commandant de bord

9.1.2 Renseignements à fournir et instructions à donner aux membres d'équipage de conduite

9.1.3 Renseignements à fournir aux passagers

9.1.4 Renseignements à fournir à d'autres personnes

9.1.5 Renseignements que le pilote commandant de bord doit fournir aux autorités aéroportuaires

9.1.6 Renseignements à fournir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef

10 ÉTABLISSEMENT DE PROGRAMMES DE FORMATION

10.1 Généralités

11 CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS

11.1.1 Système d'inspection

11.1.2 Coopération entre États

11.1.3 Sanctions

11.1.4 Marchandises dangereuses transportées par la poste

12. COMPTES RENDUS D'ACCIDENTS ET D'INCIDENTS CONCERNANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

12.1.1 Généralités

13 SÛRETÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES

13.1.1 Généralités

1 GÉNÉRALITÉS**1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Les dispositions du présent règlement s'appliquent à tous les types d'exploitation aérienne civile nationale et internationale, à l'intérieur, à partir et à destination de la République du Congo.

1.1.2 DÉFINITIONS

- (a) Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

(1) **Accident concernant des marchandises dangereuses.** — Événement associé et relatif au transport aérien de marchandises dangereuses au cours duquel une personne est tuée ou grièvement blessée, ou qui provoque d'importants dommages matériels ou environnementaux.

(2) **Aéronef cargo.** — Aéronef, autre qu'un aéronef de passagers, qui transporte des marchandises ou des biens.

(3) **Aéronef de passagers.** — Aéronef transportant toute personne autre qu'un membre d'équipage, un employé de l'exploitant dans l'exercice de ses fonctions officielles, un représentant autorisé d'une autorité nationale compétente ou le convoyeur d'une expédition ou d'autre fret.

(4) **Approbation.** — Autorisation accordée par une autorité nationale compétente pour :

(a) Le transport de marchandises dangereuses interdites à bord d'aéronefs de passagers et/ou d'aéronefs cargos quand les Instructions techniques de l'OACI stipulent que ces marchandises peuvent être transportées au titre d'une approbation ; ou

(b) Toute autre fin spécifiée dans les Instructions techniques de l'OACI.

(5) **Blessure grave.** — Toute blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

(a) Nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept

- jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ; ou
- (b) Se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ; ou
- (c) Se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésion d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ; ou
- (d) Se traduit par la lésion d'un organe interne ; ou
- (e) Se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par toute brûlure affectant plus de 5 % de la surface du corps ; ou
- (f) Résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif.
- (6) **Colis.** — Résultat complet de l'opération d'emballage, comprenant à la fois l'emballage et son contenu préparé pour le transport.
- (7) **Dérogation.** — Autorisation autre qu'une approbation, accordée par une administration nationale compétente, de ne pas appliquer les dispositions des Instructions techniques.
- (8) **Emballage.** — Récipients et tous autres éléments ou matériaux nécessaires pour permettre au récipient d'accomplir sa fonction de rétention.
- (9) **État de l'exploitant.** — État où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.
- (10) **État d'origine.** — État sur le territoire duquel l'envoi a été chargé à bord d'un aéronef pour la première fois.
- (11) **Exemption.** — Disposition du présent règlement par laquelle une marchandise dangereuse donnée est exclue du champ d'application des prescriptions qui régissent normalement le transport de cette marchandise.
- (12) **Expédition.** — Un ou plusieurs colis de marchandises dangereuses qu'un exploitant accepte d'un expéditeur en une seule fois et à une seule adresse, qui figurent sur un même récépissé et qui sont adressés à un seul destinataire à une adresse unique.
- (13) **Exploitant.** — Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.
- (14) **Incident concernant des marchandises dangereuses.** — Événement, autre qu'un accident concernant des marchandises dangereuses, associé et relatif au transport aérien de marchandises dangereuses, qui ne survient pas nécessairement à bord d'un aéronef et qui provoque des lésions corporelles ou des dommages matériels ou environnementaux, un incendie, une rupture, un déversement, une fuite de fluide, un rayonnement ou d'autres signes de dégradation de l'intégrité de l'emballage. Tout autre événement associé et relatif au transport de marchandises dangereuses qui compromet gravement la sécurité d'un aéronef ou de ses occupants est également considéré comme constituant un incident concernant des marchandises dangereuses.
- (15) **Instructions techniques de l'OACI.** — Instructions techniques de l'OACI pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284), approuvées et publiées régulièrement conformément à la procédure établie par le Conseil de l'OACI.
- (16) **Marchandises dangereuses.** — Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques de l'OACI ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.
- (17) **Marchandises incompatibles.** — Marchandises dangereuses qui, si elles sont mélangées, risquent de produire un dégagement dangereux de chaleur ou de gaz ou une matière corrosive.
- (18) **Membre d'équipage.** — Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- (19) **Membre d'équipage de conduite.** — Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- (20) **Numéro ONU.** — Numéro à quatre chiffres assigné par le Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses pour identifier une matière ou un groupe donné de marchandises dangereuses.
- (21) **Pilote commandant de bord.** — Pilote désigné par l'exploitant, ou par le

propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

- (22) **Suremballage.** — Contenant utilisé par un seul expéditeur pour y placer un ou plusieurs colis et n'avoir qu'une unité afin de faciliter la manutention et l'arrimage.

Cette définition ne comprend pas les unités de chargement.

- (23) **Unité de chargement.** — Tout type de conteneur de fret, de conteneur d'aéronef, de palette d'aéronef avec un filet ou de palette d'aéronef avec un filet tendu au-dessus d'un igloo.

Cette définition ne comprend pas les suremballages.

- (24) **Zone de fret.** — Zone qui comprend les installations destinées à la manutention du fret. Cette zone englobe les aires de trafic, les bâtiments et magasins de fret, les parcs de stationnement et les routes qui les desservent.

1.1.3 ABRÉVIATIONS

- (a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans le présent règlement :

- | | | |
|-----|--------------|---|
| (1) | ANAC | Agence Nationale de l'Aviation Civile |
| (2) | IT | Instructions techniques de l'OACI (Doc 9284 OACI) |
| (3) | mSv/h | millisieverts par heure |
| (4) | OACI | Organisation de l'Aviation Civile Internationale |
| (5) | ONU | Organisation des Nations Unies |
| (6) | RAC | Règlements Aéronautiques du Congo |
| (7) | µSv/h | microsieverts par heure |

2 CHAMP D'APPLICATION

2.1 CHAMP D'APPLICATION GÉNÉRAL

2.1.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Les spécifications du présent règlement s'appliquent à tous les types d'exploitation aérienne civile nationale et internationale à l'intérieur, à partir et à destination de la République du Congo. Dans les cas d'extrême urgence ou lorsque d'autres modes de transport sont inutilisables en pratique ou lorsqu'il est contraire à l'intérêt public de respecter intégralement les spécifications prescrites, la République du Congo peut permettre qu'il soit dérogé à ces dispositions (étant entendu que, dans ces cas, tous les efforts possibles seront déployés pour obtenir un niveau général de sécurité du transport équivalant à celui qui

aurait été obtenu si toutes les dispositions applicables du présent règlement et des Instructions Techniques avaient été prises).

- (b) En cas de survol du territoire Congolais, si aucun des critères régissant l'octroi des dérogations n'est pertinent, une dérogation pourra être accordée uniquement sur la base de la conviction qu'un niveau équivalent de sécurité du transport aérien a été obtenu.

1.— Aux fins des approbations les « États intéressés » sont les États d'origine, de transit, de survol et de destination de l'expédition ainsi que l'État de l'exploitant.

2.— Voir à la section 19.4.2.1 les marchandises dangereuses dont le transport aérien est normalement interdit mais pour lesquelles les États peuvent accorder des dérogations.

3.— Voir à la section 19.4.3.1 les marchandises dangereuses dont le transport aérien est interdit en toutes circonstances.

4.— Le présent règlement n'a pas pour objet d'obliger un exploitant à transporter une matière ou un objet particulier ou d'empêcher un exploitant d'adopter des dispositions spéciales pour le transport d'une matière ou un objet donné.

2.2 INSTRUCTIONS TECHNIQUES POUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES

2.2.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout exploitant doit :

(1) appliquer les dispositions détaillées figurant dans les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284), approuvées et publiées régulièrement conformément à la procédure établie par le Conseil de l'OACI.

(2) prendre les mesures nécessaires pour appliquer tout amendement des Instructions techniques qui sera publié durant la période spécifiée d'applicabilité d'une édition des Instructions techniques.

- (b) L'exploitant doit informer l'ANAC des difficultés rencontrées dans l'application des Instructions techniques et des amendements qu'il serait souhaitable d'y apporter.

- (c) Si un amendement des Instructions Techniques applicable immédiatement pour des raisons de sécurité peut ne pas avoir encore été mis en œuvre par un exploitant, l'ANAC facilite néanmoins l'acheminement sur le territoire de marchandises dangereuses expédiées depuis un autre État contractant conformément à cet

amendement, à condition que les marchandises en question répondent en tous points aux dispositions révisées.

2.3 VOLS INTÉRIEURS D'AÉRONEFS CIVILS

2.3.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Dans l'intérêt de la sécurité et pour réduire au minimum les interruptions dans le transport international de marchandises dangereuses, les exploitants doivent prendre les mesures nécessaires à l'application des dispositions du présent règlement et des Instructions Techniques à l'égard des vols intérieurs d'aéronefs civils.

2.4 EXEMPTIONS

2.4.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Les objets et matières qui doivent être normalement classés parmi les marchandises dangereuses mais qu'il est nécessaire de transporter dans un aéronef conformément aux règlements applicables de navigabilité et d'utilisation des aéronefs doivent être exclus du champ d'application, ou qui sont destinés aux fins particulières qui sont précisées dans les Instructions techniques, doivent être exemptés des dispositions du présent règlement.
- (b) Les rechanges des objets et matières décrits à la section 19.2.4.1 ou les objets et matières retirés aux fins de remplacement qui sont transportés dans un aéronef doivent l'être conformes aux dispositions du présent règlement. Sauf autorisation contraire figurant dans les Instructions techniques.
- (c) Certains objets et certaines matières transportés par des passagers ou des membres d'équipage doivent être exclus du champ d'application du présent règlement, dans la mesure stipulée dans les Instructions techniques.
- (d) Transport de marchandises dangereuses par la poste aérienne :
- (1) Selon la Convention de l'Union postale universelle (UPU), il est interdit de transporter par la poste les marchandises dangereuses définies par les Instructions Techniques, à l'exception de celles indiquées au sous-paragraphe (2) ci-dessous. Les autorités nationales compétentes doivent veiller à ce que les dispositions en matière de transport de marchandises dangereuses par voie aérienne soient respectées.
 - (2) Le Chapitre 2.3, Partie 1 du Doc 9284 Instructions Techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses indiquent les marchandises dangereuses qui peuvent être acceptées

en vue de leur transport par la poste aérienne sous réserve des prescriptions des Autorités nationales Compétentes et des dispositions contenues dans ce Doc 9284.

2.5 NOTIFICATION DES DIVERGENCES PAR RAPPORT AUX INSTRUCTIONS TECHNIQUES

2.5.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Lorsque des dispositions différentes de celles qui sont spécifiées dans les Instructions techniques sont adoptées, ces divergences nationales seront notifiées à l'OACI, en vue de leur publication dans les Instructions techniques.
- (b) Lorsqu'un exploitant immatriculé en République du Congo adopte des dispositions plus restrictives que celles qui sont spécifiées dans les Instructions Techniques, ces divergences doivent être notifiées à l'OACI en vue de leur publication dans les Instructions Techniques.

2.6 TRANSPORT DE SURFACE

2.6.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Des dispositions sont prises pour permettre que des marchandises dangereuses destinées au transport aérien et préparées conformément aux Instructions techniques de l'OACI soient acceptées en vue d'un transport de surface à destination ou en provenance d'aérodromes.

2.7 AUTORITÉ NATIONALE

2.7.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) La République du Congo a désigné l'ANAC comme Autorité compétente chargée de veiller au respect du présent règlement.

3 CLASSIFICATION

3.1.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout objet ou matière doit être classé conformément aux dispositions des Instructions techniques.

Les définitions détaillées des classes de marchandises dangereuses figurent dans les Instructions techniques de l'OACI. Ces classes indiquent les risques éventuels liés au transport de marchandises dangereuses par voie aérienne et sont celles qui ont été recommandées par le Comité d'experts des Nations Unies en matière de transport des marchandises dangereuses.

4 RESTRICTIONS FRAPPANT LE TRANSPORT AÉRIEN DE MARCHANDISES DANGEREUSES

4.1 MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AÉRIEN EST AUTORISÉ

4.1.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Le transport aérien des marchandises dangereuses est interdit, sauf dans les conditions qui sont spécifiées dans le présent règlement et dans les dispositions et procédures détaillées qui figurent dans les Instructions Techniques.
- (b) Des articles et substances qui doivent être par ailleurs classés marchandises dangereuses sont exclus des dispositions du présent règlement, comme spécifié par les Instructions Techniques, à condition :
- (1) que leur présence à bord de l'avion soit nécessaire, conformément à la réglementation pertinente ou pour des raisons d'exploitation ;
 - (2) qu'ils soient transportés dans le cadre de l'hôtellerie ou du service de bord ;
 - (3) qu'ils soient transportés pour une utilisation en vol en tant qu'aides vétérinaires ou en tant que produits pour l'euthanasie d'un animal ;
 - (4) qu'ils soient transportés à des fins d'aide médicale aux patients en vol, aux conditions suivantes :
 - (i) les bouteilles de gaz ont été fabriquées spécialement dans le but de contenir et de transporter ce gaz particulier ;
 - (ii) les médicaments et autres objets médicaux sont sous le contrôle d'un personnel formé pendant toute leur durée d'utilisation à bord de l'avion ;
 - (iii) un équipement contenant des piles à liquide est gardé et, si nécessaire, fixé en position verticale afin de prévenir tout débordement de l'électrolyte ;
 - (iv) et les dispositions adaptées sont prises pour ranger et mettre en sécurité tous les équipements durant le décollage et l'atterrissage et à tout autre moment du vol lorsque cela est jugé nécessaire par le commandant de bord dans l'intérêt de la sécurité ;

4.2 MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AÉRIEN EST INTERDIT, SAUF DÉROGATION

4.2.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Le transport aérien des marchandises dangereuses décrites ci-après est interdit, sauf dans les cas suivants :
- (1) les États intéressés (État d'origine, de transit, de survol ou de destination des marchandises dangereuses) accordent une dérogation au titre des dispositions du Chapitre 19 2.
 - (2) les dispositions des Instructions techniques indiquent qu'elles peuvent être transportées au titre d'une approbation émanant de l'État d'origine :
 - (i) les objets et les matières qui sont identifiés dans les Instructions Techniques comme étant interdits au transport dans des circonstances normales, et
 - (ii) les animaux vivants infectés.

4.2.2 TRANSPORT D'ARMES ET MUNITIONS DE GUERRE

- (a) Le transport d'armes et munitions de guerre est réglementé par des textes particuliers de la République du Congo.

4.2.3 TRANSPORT D'ARMES DE SPORT

Il n'existe pas de définition des armes de sport, reconnue sur le plan international. En général, les armes de sport sont toutes des armes qui ne sont pas des armes de guerre ou des munitions exemple : les couteaux de chasse, arcs et articles similaires.

- (a) Une arme à feu est un fusil ou un pistolet qui lance un projectile. En absence d'une définition spécifique, les armes à feu suivantes sont considérées généralement comme armes de sport :
- (1) celles qui sont conçues pour les jeux de tir ;
 - (2) celles qui sont utilisées pour viser des cibles, à condition que ces armes ne soient pas celles utilisées par les forces militaires ;
 - (3) le pistolet pour déclencher les départs de course, etc.
- (b) Il n'existe pas de normes internationalement reconnues pour le transport aérien des armes de sport, mais il existe cependant des exigences en matière de sécurité qui s'appliquent.

- (c) Toute arme à feu qui n'est pas une arme de guerre doit être considérée comme arme de sport en ce qui concerne son transport aérien.
- (d) Aucune autorisation de l'ANAC n'est nécessaire pour le transport des armes de sport, à condition que :
- (1) l'exploitant soit informé de l'intention de transporter de telles armes ;
 - (2) les armes soient placées dans un endroit inaccessible aux passagers pendant le vol ;
 - (3) les armes à feu soient vidées de leurs munitions.

Dans les circonstances énumérées ci-dessus de transport d'armes de sport, il n'est pas obligatoire d'informer le Pilote Commandant de Bord de la présence de telles armes dans l'avion.

- (e) Avec l'accord préalable du Commandant de bord, les armes de sport peuvent être placées ailleurs que dans un endroit inaccessible aux passagers, s'il n'existe pas de compartiment de fret séparé ou s'il est admis que c'est impossible de les placer dans un endroit inaccessible aux passagers :
- (1) le Commandant de bord doit tenir compte dans sa décision, de la nature du vol, de son lieu de départ et de son lieu d'arrivée ainsi que les probabilités d'occurrence d'actes illicites pendant le vol ;
 - (2) il faut en plus que les armes de sport transportées soient placées de manière à ne pas être directement accessibles aux passagers, soit en les enfermant dans une boîte fermée à clé, soit dans les bagages enregistrés.

Lorsque les armes de sport sont placées dans un endroit qui n'est pas totalement inaccessible aux passagers, le Pilote Commandant de Bord doit en être informé.

4.2.4 TRANSPORT D'ANIMAUX VIVANTS INFECTÉS OU VENIMEUX

- (a) Le transport par voie aérienne d'animaux infectés et venimeux est soumis aux conditions suivantes :
- (1) les animaux doivent être enfermés dans une première caisse métallique.
 - (2) les grillages fermant cette caisse doivent avoir des mailles dont les dimensions sont suffisamment petites pour ne laisser passer ni les animaux eux-mêmes, ni les petits auxquels ils peuvent donner naissance.

- (3) cette première caisse doit être placée et calée au centre d'une caisse à claire voie de construction suffisamment solide pour pouvoir supporter une charge de 500 kg sur son couvercle sans présenter d'amorce d'écrasement.
- (4) les dimensions intérieures de la seconde caisse doivent être telles qu'un espace vide de 10 cm sépare de tous côtés la première caisse de la seconde (sauf aux points de calage).
- (5) la seconde caisse doit porter une étiquette spéciale noire pour les animaux venimeux et rouge pour les animaux infectés avec tête de mort à gauche et dans la partie droite l'indication :
 - (i) animaux venimeux ou infectés à manipuler avec précaution ;
 - (ii) en cas de vol à haute altitude à placer dans un compartiment pressurisé.
- (6) la caisse contenant les animaux doit être placée de préférence dans une soute à bagages aérée et solidement arrimée.

4.2.5 TRANSPORT DE DÉPOUILLES MORTELLES PAR VOIE AÉRIENNE

- (a) Le transport des dépouilles mortelles par voie aérienne est soumis aux mêmes dispositions que le transport par voie de surface. Cependant :
- (1) il doit être démontré que le dispositif épurateur de gaz exigé peut remplir ses fonctions dans les conditions habituelles de vol que rencontre un aéronef au cours d'un voyage en particulier pendant les montées et les descentes, et en cas d'incident de pressurisation ;
 - (2) le cercueil doit porter extérieurement une marque, plaquette ou autre signe apparent confirmant la présence d'un épurateur agréé ;
 - (3) le cercueil doit être placé dans un compartiment isolé des occupants de l'avion en ce qui concerne le conditionnement d'air et ne peut être placé à proximité que de matériaux inertes, à l'exclusion toutefois d'objets destinés à se trouver en contact fréquent avec des personnes (trousses, bagages, jouets, denrées alimentaires, vêtements, etc.).

4.3 MARCHANDISES DANGEREUSES DONT LE TRANSPORT AÉRIEN EST RIGOREUSEMENT INTERDIT

4.3.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) L'exploitant doit prendre toutes les mesures pour s'assurer que les matières et objets qui sont

désignés nommément ou identifiés à l'aide d'une description générique dans les Instructions Techniques comme rigoureusement interdits de transport, ne sont pas transportés à bord d'un quelconque aéronef, quelles que soient les circonstances.

5 EMBALLAGE

5.1 PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES

5.1.1 GÉNÉRALITÉS

(a) Il est interdit de manutentionner, de faire transporter, de transporter ou d'importer des marchandises dangereuses à moins qu'elles soient emballées conformément aux dispositions du présent chapitre et selon les prescriptions des Instructions Techniques.

5.2 EMBALLAGES UTILISÉS

5.2.1 GÉNÉRALITÉS

(a) Les emballages utilisés pour le transport aérien de marchandises dangereuses doivent être fabriqués de bonne qualité et soigneusement fermés de façon à éviter toute déperdition du contenu qui pourrait résulter, dans les conditions normales du transport aérien, de changements de température, d'humidité ou de pression, ou de vibrations.

(b) Les emballages doivent être appropriés au contenu. Les emballages en contact direct avec des marchandises dangereuses doivent résister à toute action chimique ou autre, de celles-ci.

(c) Les emballages doivent répondre aux spécifications des Instructions Techniques relatives aux matériaux et à la fabrication.

(d) Les emballages doivent être soumis à des épreuves conformes aux dispositions des Instructions Techniques.

(e) Les emballages dont la fonction essentielle est la rétention d'un liquide doivent résister sans fuite à la pression indiquée dans les Instructions Techniques.

(f) Les emballages intérieurs doivent être conditionnés, assujettis ou calés par une bourre de manière à éviter les ruptures ou les déperditions et à limiter les mouvements à l'intérieur de l'emballage ou des emballages extérieurs dans les conditions normales du transport aérien. La bourre et les matériaux absorbants ne doivent pas réagir dangereusement avec le contenu des emballages.

(g) Aucun emballage ne doit être réutilisé avant d'avoir été inspecté et reconnu exempt de corrosion et autres dommages. Lorsqu'un emballage est réutilisé, toutes les mesures

nécessaires doivent être prises pour éviter une contamination des matières qui y seront placées par la suite.

(h) Si, en raison de la nature des matières qu'ils contenaient, les emballages vidés mais non nettoyés peuvent présenter un risque, ils doivent être fermés hermétiquement et traités en fonction du risque qu'ils présentent.

(i) Aucune quantité nuisible d'une marchandise dangereuse ne doit adhérer à la surface extérieure des colis.

6 ÉTIQUETAGE ET MARQUAGE

6.1 ÉTIQUETTES

6.1.1 GÉNÉRALITÉS

(a) Sauf indications contraires des Instructions Techniques, les étiquettes appropriées doivent être apposées sur chaque colis de marchandises dangereuses conformément aux dispositions de ces Instructions.

6.2 MARQUES

6.2.1 GÉNÉRALITÉS

(a) Sauf indications contraires des Instructions techniques, chaque colis de marchandises dangereuses doit porter une marque indiquant la désignation officielle de son contenu et, le cas échéant, le numéro ONU, ainsi que toutes autres marques éventuellement spécifiées dans lesdites Instructions.

(b) Marques de conformité avec une spécification d'emballage. Sauf indications contraires des Instructions Techniques, chaque emballage fabriqué conformément à une spécification énoncée dans ces Instructions doit être marqué en conséquence, selon les dispositions correspondantes de ces Instructions et aucun emballage ne doit porter une marque de conformité avec une spécification d'emballage s'il ne répond pas à la spécification d'emballage appropriée qui est énoncée dans ces Instructions.

6.3 LANGUES À UTILISER

6.3.1 GÉNÉRALITÉS

(a) En attendant la mise au point et l'adoption d'une meilleure forme d'expression destinée à un usage généralisé, l'Anglais doit être utilisé en plus du Français adopté par la République du Congo pour les marques associées aux marchandises dangereuses.

7 RESPONSABILITÉS DE L'EXPÉDITEUR

7.1.1 DISPOSITIONS GÉNÉRALES

(a) Avant qu'une personne ne propose un colis ou un suremballage de marchandises dangereuses au transport aérien, elle doit s'assurer que :

- (1) le transport aérien de ces marchandises dangereuses n'est pas interdit ; et que
- (2) celles-ci sont classifiées, emballées, marquées et étiquetées comme il convient ;
- (3) qu'elles sont accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses dûment établi ainsi qu'il est spécifié dans le présent règlement et dans les Instructions Techniques.

7.1.2 DOCUMENT DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

(a) Sauf indications contraires des Instructions Techniques, toute personne qui propose au transport aérien des marchandises dangereuses doit établir, signer et fournir à l'exploitant un document de transport de marchandises dangereuses qui doit contenir les renseignements prescrits par lesdites Instructions.

(b) Le document de transport doit contenir une attestation signée par la personne qui propose les marchandises dangereuses au transport, indiquant que les marchandises dangereuses sont :

- (1) identifiées de façon complète et précise par leur désignation officielle de transport; et
- (2) sont classifiées, emballées, marquées, étiquetées ; et
- (3) dans l'état spécifié par les règlements applicables pour le transport par air.

7.1.3 LANGUES À UTILISER

(a) En attendant la mise au point et l'adoption d'une meilleure forme d'expression destinée à un usage généralisé, l'Anglais doit être utilisé en plus du Français adopté par la République du Congo pour le document de transport des marchandises dangereuses.

8 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT

8.1.1 ACCEPTATION DES MARCHANDISES AU TRANSPORT

(a) Un exploitant ne doit accepter des marchandises dangereuses en vue de leur transport par air :

- (1) que si celles-ci sont accompagnées d'un document de transport de marchandises

dangereuses dûment rempli, sauf dans les cas où les Instructions techniques indiquent que ce document n'est pas nécessaire; et

- (2) qu'après avoir vérifié que le colis, le suremballage ou le conteneur des marchandises dangereuses est conforme aux dispositions relatives à l'acceptation des marchandises dangereuses qui figurent dans les Instructions techniques.

1.— Voir le Chapitre 19.12 relatif aux comptes rendus d'accidents et d'incidents concernant les marchandises dangereuses.

2.— Les Instructions techniques contiennent des dispositions spéciales relatives à l'acceptation des suremballages.

8.1.2 LISTE DE VÉRIFICATION D'ACCEPTATION

(a) Tout exploitant doit établir et utiliser une liste de vérification d'acceptation pour être à même de respecter plus aisément les dispositions de la section 19.8.1.1.

8.1.3 CHARGEMENT ET ARRIMAGE

(a) Les colis et les suremballages contenant des marchandises dangereuses, ainsi que les conteneurs fret de matières radioactives, doivent être chargés et arrimés à bord d'un aéronef conformément aux dispositions des Instructions Techniques.

8.1.4 INSPECTIONS POUR DÉTERMINER S'IL Y A EU DES DOMMAGES OU DES DÉPÉDITIONS

(a) Les colis et les suremballages contenant des marchandises dangereuses ainsi que les conteneurs de matières radioactives doivent être inspectés pour déterminer s'il y a eu des déperditions ou des dommages, avant d'être chargés à bord d'un aéronef ou dans une unité de chargement. Les colis, suremballages ou conteneurs qui fuient ou qui sont endommagés ne doivent pas être chargés à bord d'un aéronef.

(b) Une unité de chargement qui contient des marchandises dangereuses ne doit être chargée à bord d'un aéronef que si une inspection a révélé qu'elle ne présentait pas de déperdition visible ou que les marchandises qu'elle contenait n'avaient pas subi de dommages.

(c) Lorsqu'un colis de marchandises dangereuses déjà chargé à bord d'un aéronef semble être endommagé ou fuir, l'exploitant doit l'enlever de l'aéronef ou le faire enlever par un service ou un organisme approprié et s'assurer ensuite que le reste de l'expédition est en état d'être transporté par air et qu'aucun autre colis n'a été contaminé.

- (d) Les colis ou les suremballages contenant des marchandises dangereuses ainsi que les conteneurs contenant des matières radioactives doivent être inspectés lorsqu'ils sont déchargés de l'aéronef ou de l'unité de chargement pour y relever toute trace de dommage, de déversement ou de déperdition. Si l'on découvre des traces de dommage, de coulure ou de déperdition, l'emplacement sur l'aéronef où les marchandises dangereuses ou l'unité de chargement étaient placées doit être inspecté pour repérer tout dommage ou contamination.

8.1.5 RESTRICTIONS AU CHARGEMENT DANS LA CABINE DES PASSAGERS OU DANS LE POSTE DE PILOTAGE

- (a) Aucune marchandise dangereuse ne doit être transportée dans une cabine occupée par des passagers ni dans le poste de pilotage d'un aéronef, sauf dans les cas autorisés par les Instructions Techniques.

8.1.6 DÉCONTAMINATION

- (a) Toute contamination dangereuse repérée dans un aéronef, due à une déperdition ou à l'endommagement d'un colis de marchandises dangereuses, doit être éliminée sans délai.
- (b) Un aéronef qui est contaminé par des matières radioactives doit être immédiatement retiré du service et ne doit pas être remis en service que si l'intensité de rayonnement sur toute surface accessible et la contamination non fixée ne dépassent pas les valeurs spécifiées dans les Instructions Techniques.

8.1.7 SÉPARATION ET ISOLEMENT

- (a) Les colis contenant des marchandises dangereuses qui risquent d'avoir une réaction dangereuse au contact les unes des autres ne doivent pas être chargés à bord d'un aéronef à proximité les uns des autres ni dans une position telle qu'il pourrait y avoir interaction en cas de fuite.
- (b) Les colis de matières toxiques et de matières infectieuses doivent être chargés à bord d'un aéronef conformément aux dispositions des Instructions Techniques.
- (c) Les colis de matières radioactives doivent être chargés à bord d'un aéronef de manière à être séparés des personnes, des animaux vivants et des pellicules non développées, conformément aux dispositions des Instructions Techniques.

8.1.8 ARRIMAGE DES COLIS DE MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) Lorsque des marchandises dangereuses régies par les dispositions du présent règlement sont chargées à bord d'un aéronef, l'exploitant

doit les protéger contre tout dommage. Il doit les arrimer à bord afin d'éliminer tout risque de déplacement en cours de vol qui pourrait changer l'orientation des colis. Les colis contenant des matières radioactives doivent être arrimés de manière à satisfaire à tout moment aux prescriptions de séparation à la section 19.8.1.7, paragraphe(c)ci-dessus.

8.1.9 CHARGEMENT À BORD D'AÉRONEFS CARGOS

- (a) À moins de dispositions contraires des Instructions Techniques, les colis de marchandises dangereuses qui portent l'étiquette «Aéronef cargo seulement» doivent être placés de sorte qu'un membre de l'équipage ou toute autre personne autorisée puisse, pendant le vol, voir, manipuler et, lorsque leur volume et leur poids le permettent, séparer ces colis des autres marchandises.

8.1.10 CONSERVATION DE DOCUMENTS D'EXPÉDITION DE MARCHANDISES DANGEREUSES

- (a) L'exploitant d'aéronef transportant les marchandises dangereuses doit s'assurer qu'une copie des documents d'expédition des marchandises dangereuses exigés à la section 19.7.2.1 et les renseignements écrits fournis au commandant de bord exigés à la section 19.9.1.1 sont rangés en un lieu facilement accessible jusqu'au terme du temps de vol sur lequel les marchandises dangereuses ont été transportées.
- (b) L'exploitant d'aéronef dans lequel les marchandises dangereuses sont transportées doit archiver pendant trois mois au moins :
- (1) tout document de transport de marchandises dangereuses ou tout autre document de marchandises dangereuses qui lui a été fourni par l'expéditeur conformément aux dispositions de la section 19.7.2.1;
 - (2) la liste de vérification d'acceptation dûment remplie conformément aux dispositions des sections 19.8.1.1 et 19.8.2.1 ;
 - (3) une copie des renseignements écrits fournis au commandant de bord conformément aux dispositions de la section 19.9.1.1.

9 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR

9.1.1 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR AU PILOTE COMMANDANT DE BORD

- (a) L'exploitant d'un aéronef dans lequel des marchandises dangereuses doivent être

transportées doit remettre au pilote commandant de bord, le plus tôt possible avant le départ de l'aéronef, les renseignements écrits spécifiés dans les Instructions Techniques.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre relatives à la présentation du NOTOC et des instructions pour son utilisation sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

9.1.2 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR ET INSTRUCTIONS À DONNER AUX MEMBRES D'ÉQUIPAGE DE CONDUITE

- (a) L'exploitant doit fournir aux membres d'équipage de conduite, dans le manuel d'exploitation, les renseignements qui leur permettront de s'acquitter de leurs fonctions dans le transport de marchandises dangereuses, et fournir les instructions sur les mesures à prendre dans les cas d'urgence impliquant des marchandises dangereuses.

9.1.3 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR AUX PASSAGERS

- (a) Toute entreprise ou exploitant d'aéronef qui participe au transport de passagers doit s'assurer que tous les passagers sont informés des types de marchandises dangereuses qu'il leur est interdit de transporter à bord d'un aéronef sous forme de bagages de soute ou de bagages à main, en installant à cette fin, conformément aux dispositions des Instructions Techniques, des notices d'information en nombre suffisant et assez visibles :
- (1) à chaque point de vente de billets d'avion ;
 - (2) à chaque zone d'embarquement des passagers ;
 - (3) à chaque point d'enregistrement ;
 - (4) en fournissant à cette fin des notices d'informations accompagnant le titre de transport du passager et suffisamment mises en évidence ou en les communiquant aux passagers par tout autre moyen adéquat.

9.1.4 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR À D'AUTRES PERSONNES

- (a) Les exploitants, expéditeurs et autres organismes qui interviennent dans le transport aérien de marchandises dangereuses, doivent fournir à leur personnel les renseignements qui leur permettront de s'acquitter de leurs fonctions dans le transport de marchandises dangereuses, et doivent émettre des instructions sur les mesures à prendre dans les cas d'urgence impliquant des marchandises dangereuses.

9.1.5 RENSEIGNEMENTS QUE LE PILOTE COMMANDANT DE BORD DOIT FOURNIR AUX AUTORITÉS AÉROPORTUAIRES

- (a) si un cas d'urgence se produit en vol, le pilote commandant de bord doit informer, aussitôt que la situation le permet, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne de la présence à bord de marchandises dangereuses, conformément aux dispositions des Instructions Techniques, pour transmission aux autorités aéroportuaires. S'il s'agit d'une charge externe de marchandises dangereuses suspendue à un hélicoptère, il doit aviser l'unité appropriée des services de la circulation aérienne que des marchandises dangereuses sont dans cette charge.

9.1.6 RENSEIGNEMENTS À FOURNIR EN CAS D'ACCIDENT OU D'INCIDENT D'AÉRONEF

- (a) L'exploitant de l'aéronef qui transporte des marchandises dangereuses en fret et qui subit un accident d'aéronef ou un incident grave dans lequel des marchandises dangereuses transportées comme fret risquent de jouer un rôle doit :
- (1) fournir sans tarder aux services d'urgence s'occupant de l'accident ou de l'incident grave, les renseignements sur les marchandises dangereuses qui se trouvent à bord et qui figurent dans les renseignements écrits remis au pilote commandant de bord ;
 - (2) communiquer aussitôt que possible, ces renseignements aux autorités compétentes de la République du Congo et de l'État dans lequel est survenu l'accident ou l'incident grave.
- (b) L'exploitant d'un aéronef qui transporte des marchandises dangereuses en fret et qui subit un incident, s'il reçoit une demande à cet effet, doit fournir sans tarder aux services d'urgence qui s'occupent de l'incident et à l'autorité compétente de l'État dans lequel s'est produit l'incident, les renseignements sur ces marchandises qui figurent dans les renseignements écrits remis au pilote commandant de bord.

Les expressions «accident», «incident grave» et «incident» sont celles qui sont définies dans le RAC 13— Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation.

10 ÉTABLISSEMENT DE PROGRAMMES DE FORMATION

10.1.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Des programmes de formation et de recyclage concernant les marchandises dangereuses

doivent être établis et mis à jour par les exploitants ainsi qu'il est prescrit dans les Instructions Techniques; ils doivent être soumis à l'ANAC pour examen et approbation et doivent concerner les expéditeurs, les emballeurs, les agences qui effectuent des opérations d'acceptation, de manutention, de chargement, de déchargement, de transfert du fret et du filtrage des passagers et de leurs bagages, etc.;

(b) Le personnel doit recevoir une formation correspondant à ses tâches ; elle doit comprendre :

- (1) un cours général de familiarisation pour une connaissance des dispositions générales ;
- (2) un cours ciblé visant à fournir une formation détaillée qui a trait aux spécifications relatives à la fonction de la personne considérée ;
- (3) un cours sur la sécurité visant à couvrir les risques que présentent les marchandises dangereuses, la sécurité de la manutention et les procédures d'intervention d'urgence.

(c) Des cours de recyclage doivent être fournis à intervalles de moins de 24 mois pour garantir le maintien à jour des connaissances.

1.— La formation d'une personne doit inclure les révisions les plus récentes apportées à la documentation de base qui, par ailleurs, incorpore d'autres documents par renvoi, par exemple, les Instructions Techniques. Par conséquent, une formation supplémentaire peut s'avérer nécessaire si des modifications sont apportées aux exigences réglementaires applicables aux fonctions de la personne avant l'expiration du certificat de formation.

2.— Les conditions et les modalités de mise en œuvre des programmes de formation sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

11 CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES RÈGLEMENTS

11.1.1 SYSTÈMES D'INSPECTION

(a) En vue de l'application de ses règlements relatifs au transport aérien de marchandises dangereuses, la République du Congo a établi des procédures d'inspection, de surveillance et de contrôle.

Ces procédures comprennent les dispositions concernant la vérification des documents et du fret ainsi que les pratiques des exploitants et définissent une méthode d'enquête en cas de violation présumée (voir 19.11.3 — SANCTIONS).

11.1.2 COOPÉRATION ENTRE ÉTATS

(a) Tous les services et organismes intervenant dans le traitement, la gestion et le transport des marchandises dangereuses doivent collaborer, avec leurs homologues des États Contractants en cas de violations de la réglementation sur les marchandises dangereuses, en vue de mettre fin à ces violations. Cette collaboration peut notamment consister à :

- (1) coordonner les enquêtes, et les mesures d'application ;
- (2) échanger des renseignements sur le dossier de conformité d'intervenants soumis à la réglementation ;
- (3) conduire en commun des inspections, et d'autres procédures techniques ;
- (4) échanger des spécialistes ; et
- (5) tenir des réunions et des conférences conjointes.

Les échanges d'information appropriée peuvent inclure :

- (i) *les alertes et bulletins de sécurité ; ou*
- (ii) *les avis sur les marchandises dangereuses ;*
- (iii) *les mesures de réglementation proposées ou prises ;*
- (iv) *les rapports d'incidents ;*
- (v) *les documents ou autres éléments de preuve mis au jour lors d'enquêtes sur les incidents ;*
- (vi) *les mesures d'application prévues et adoptées ;*
- (vii) *et les moyens d'information et de sensibilisation pouvant être rendus publics.*

11.1.3 SANCTIONS

(a) Tout contrevenant au présent règlement encourt les sanctions prévues à cet effet.

(b) Pour les marchandises expédiées à partir de la République du Congo, en cas d'infraction constatée et signalée par un autre État contractant, les sanctions s'appliquent.

11.1.4 MARCHANDISES DANGEREUSES TRANSPORTÉES PAR LA POSTE

(a) Le transport des marchandises dangereuses par la poste à destination ou en provenance de la République du Congo est régi par les

prescriptions de la Convention de l'Union Postale Universelle.

L'Union Postale Universelle a établi des procédures internationales pour le contrôle de l'introduction des marchandises dangereuses dans le transport aérien par la voie des services postaux.

12 COMPTES RENDUS D'ACCIDENTS ET INCIDENTS CONCERNANT DES MARCHANDISES DANGEREUSES

12.1.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Les comptes rendus sur la répétition d'accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses qui se produisent sur le territoire de la République du Congo et transportées à destination ou en provenance d'un autre État doivent être établis conformément aux dispositions détaillées des Instructions Techniques.
- (b) Les comptes rendus sur la répétition d'accidents et incidents concernant des marchandises dangereuses, autres que ceux décrits à la section 19.12.1.1, paragraphe (a), doivent être établis conformément aux dispositions des Instructions Techniques, pour enquêter et recueillir des renseignements sur de tels accidents et incidents.
- (c) Afin d'éviter que ne se répètent les cas de transport dans le fret de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, les comptes rendus sur les cas de ce type qui se produisent sur le territoire de la République du Congo et concernent des marchandises dangereuses transportées à destination ou en

provenance d'un autre État doivent être établis conformément aux dispositions détaillées des Instructions techniques.

- (d) Pour éviter que ne se répètent les cas de transport dans le fret de marchandises dangereuses non déclarées ou mal déclarées, décrits à la section 19.12.1.1, paragraphe (c) ci-dessus, les comptes rendus sur les cas de ce type qui se produisent sur le territoire de la République du Congo doivent être établis conformément aux dispositions détaillées des Instructions techniques.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des comptes rendus relatifs aux incidents ou accidents de marchandises dangereuses sont établies par décision du Directeur Général de l'ANAC.

13 SÛRETÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES

13.1.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) La sûreté des marchandises dangereuses est prise en compte et traitée dans le programme national de sûreté de l'aviation civile de la République du Congo.
- (b) Les mesures de sûreté destinées à limiter le plus possible le vol ou l'utilisation de marchandises dangereuses à des fins susceptibles de menacer des personnes, des biens ou l'environnement sont en concordance avec les dispositions de sûreté qui figurent dans les règlements ainsi que dans les Instructions Techniques. Ces mesures sont adoptées par l'ANAC à l'intention des expéditeurs, des exploitants et des autres personnes intervenant dans le transport aérien de marchandises dangereuses.

Imprimé dans les ateliers
de l'imprimerie du Journal officiel
B.P.: 2087 Brazzaville