

# 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

### PARTIE OFFICIELLE

#### - DECRETS ET ARRETES-

##### A - TEXTES GENERAUX

##### MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MARINE MARCHANDE

8 août	Arrêté n° 6344 portant modification de l'arrêté n° 4364 du 31 mars 2014 relatif aux instruments et équipements d'aéronefs.....	1079
8 août	Arrêté n° 6345 portant modification de l'arrêté n° 4356 du 31 mars 2014 relatif à la navigabilité des aéronefs civils.....	1088
8 août	Arrêté n° 6346 portant modification de l'arrêté n° 4358 du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile.....	1089
8 août	Arrêté n° 6347 portant modification de l'arrêté n° 4363 du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.....	1091

8 août	Arrêté n° 6348 portant modification de l'arrêté n° 4361 du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens.....	1094
--------	---	------

##### B - TEXTES PARTICULIERS

##### PREMIER MINISTRE, CHEF DU GOUVERNEMENT

- Attribution de gestion déléguée.....	1098
--	------

##### MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE LA DECENTRALISATION

- Nomination.....	1098
-------------------	------

##### MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE

- Nomination.....	1099
- Changement d'armée (Régularisation).....	1100
- Changement d'armée.....	1100
- Nomination (Rectificatif).....	1100

##### MINISTERE DES FINANCES ET DU BUDGET

- Agrément.....	1100
-----------------	------

**MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR**

- Nomination..... 1101

**PARTIE NON OFFICIELLE**

**- ANNONCE -**

- Déclaration d'associations..... 1101

## **PARTIE OFFICIELLE**

### **- DECRETS ET ARRETES-**

#### **A - TEXTES GENERAUX**

#### **MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MARINE MARCHANDE**

**Arrêté n° 6344 du 8 août 2018** portant modification de l'arrêté n° 4364 du 31 mars 2014 relatif aux instruments et équipements d'aéronefs

Le ministre des transports, de l'aviation civile  
et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu le traité révisé instituant la Communauté économique 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 Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ;

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 2017-371 du 21 août 2017 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu l'arrêté n° 4364 du 31 mars 2014 relatif aux instruments et équipements d'aéronefs,

Arrête :

Article premier : L'arrêté n° 4364 du 31 mars 2014 relatif aux instruments et équipements d'aéronefs est modifié tel que joint en annexe.

Article 2 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est habilité à fixer les spécifications techniques aux instruments et équipements d'aéronefs.

Article 3 : Le présent arrêté, qui abroge toute disposition antérieure contraire, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 8 août 2018

Fidèle DIMOU

## **TEXTE DE L'AMENDEMENT DE L'ARRÊTÉ N° 4364 DU 31 MARS 2014 RELATIF AUX INSTRUMENTS ET ÉQUIPEMENTS D'AÉRONEFS**

### **1 - Aviation de transport commercial international**

(Insertion des amendements 40-A et 41 aux normes et pratiques recommandées de l'annexe 6 partie 01 à la Convention relative à l'aviation civile internationale)

Insertion de l'alinéa (10) du § **10.1.1.2 (a) - DEFINITIONS**, comme suit :

(10) **Communication basée sur la performance (PBC)** - Communication basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Une spécification RCP comprend les exigences en matière de performance de communication qui sont attribuées aux composants de système pour ce qui concerne la communication à assurer ainsi que le temps de transaction, la continuité, la disponibilité, l'intégrité, la sécurité et la fonctionnalité connexes nécessaires à l'opération proposée dans le contexte d'un concept d'espace aérien particulier.

Note rédactionnelle - Renuméroter les alinéas suivants.

(...)

Insertion du paragraphe (i) à l'alinéa (18) du § **10.1.1.2 (a) - DEFINITIONS**, comme suit :

(18) **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.

(i) Enregistreur de bord automatique largable (ADFR). Enregistreur combiné installé sur un aéronef, qui peut être largué automatiquement de l'aéronef.

(...)

Modification de l'alinéa (27) du § **10.1.1.2 (a) - DEFINITIONS**, comme suit :

(27) **Fatigue.** - Etat physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil ou à une période d'éveil et/ou d'activité physique prolongée, qui peut réduire la vigilance d'une personne et sa capacité à s'acquitter dûment de fonctions opérationnelles liées à la sécurité.

(...)

Insertion des alinéas (81), (87), (88), (90) et (91) du § **10.1.1.2 (a) - DEFINITIONS**, comme suit :

(81) **Service de la circulation aérienne (ATS).** - Tenue générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome)

(...)

(87) **Spécification de performance de communication requise (RCP).** - Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la communication basée sur la performance.

(88) **Spécification de performance de surveillance requise (RSP).** - Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la surveillance basée sur la performance.

(...)

(90) **Suivi des aéronefs.** - Processus établi par l'exploitant qui tient et actualise à intervalles réguliers un registre au sol de la position à quatre dimensions d'aéronefs en vol.

(91) **Surveillance basée sur la performance (PBS).** - Surveillance basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Une spécification RSP comprend les exigences en matière de performance de surveillance qui sont attribuées aux composants de système pour ce qui concerne la surveillance à assurer ainsi que le temps de remise des données, la continuité, la disponibilité, l'intégrité, l'exactitude des données de surveillance, la sécurité et la fonctionnalité connexes nécessaires à l'opération proposée dans le contexte d'un concept d'espace aérien particulier.

Note rédactionnelle - Renuméroter les alinéas suivants.

Insertion des alinéas (17), (19), (20) et (23) du § **10.1.1.3 (a) - ABRÉVIATIONS**, comme suit :

(16)	NBD	Radio balise non directionnelle
(17)	PBC	Communication basée sur la performance
(18)	PBE	Équipement de respiration à pression
(19)	PBN	Navigabilité fondée sur les performances
(20)	PBS	Surveillance basée sur la performance
(21)	PEA	Permis d'exploitation aérienne ou CTA
(22)	RVSM	Espacement Vertical Minimum réduite
(23)	RSP	Performance de surveillance requise
(24)	SSR	Radar secondaire de surveillance

Note rédactionnelle - Renuméroter les alinéas suivants.

(...)

Insertion des § (c), de la sous-section **10.2.1.2 - TOUS AVIONS - TOUS VOLS**, comme suit :

(c) L'agent utilisé dans l'extincteur d'incendie incorporé à chaque récipient à serviettes, papier et rebuts prévu dans les toilettes des avions dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 31 décembre 2011 ou à une date ultérieure, et l'agent

utilisé dans les extincteurs portatifs placés dans les avions dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 31 décembre 2018 ou à une date ultérieure :

(1) doivent respecter les spécifications de performances minimales applicables de l'ANAC ;

Note rédactionnelle - Renuméroter les paragraphes suivants.

(...)

Suppression du § (dd) de la sous-section **10.2.1.3.1 - ENREGISTREURS DE DONNEES DE VOL ET SYSTEMES D'ENREGISTREMENT DE DONNEES D'AERONEF**, comme suit :

(...)

Suppression de la note du § (dd) de la sous-section **10.2.1.3.2 - ENREGISTREURS DE CONVERSATIONS DE POSTE DE PILOTAGE ET SYSTEMES D'ENREGISTREMENT AUDIO DE POSTE DE PILOTAGE**, comme suit :

(...)

Insertion du paragraphe (pp) de la sous-section **10.2.1.3.2 - ENREGISTREURS DE CONVERSATIONS DE POSTE DE PILOTAGE ET SYSTEMES D'ENREGISTREMENT AUDIO DE POSTE DE PILOTAGE**, comme suit :

(...)

Note rédactionnelle - Renuméroter les paragraphes suivants.

(...)

(pp) Tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27000 kg dont le premier certificat de navigabilité aura été délivré le 1<sup>er</sup> janvier 2021 ou après seront équipés d'un CVR capable de conserver les éléments enregistrés au cours des vingt-cinq dernières heures de fonctionnement au moins.

(...)

Insertion de la sous-section **10.2.1.3.5 - RECUPERATION DES DONNEES DES ENREGISTREURS DE BORD**, comme suit :

(...)

**10.2.1.3.5 RECUPERATION DES DONNEES DES ENREGISTREURS DE BORD**

(ccc) Tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27000 kg et autorisés à transporter plus de dix-neuf passagers, pour lesquels une demande de certification de type est soumise à un État contractant le 1<sup>er</sup> janvier 2021 ou après, seront équipés d'un moyen, approuvé par l'État de

l'exploitant, de récupérer les données des enregistreurs de bord et de les mettre rapidement à disposition.

(ddd) Lorsqu'il approuve le moyen de mettre rapidement à disposition les données des enregistreurs de bord, l'État de l'exploitant tiendra compte des éléments suivants :

- (1) les capacités de l'exploitant ;
- (2) la capacité générale de l'aéronef et de ses systèmes certifiés par l'État de conception ;
- (3) la fiabilité des moyens de récupérer en temps utile les voies CVR et les données FDR ;
- (4) des mesures d'intervention particulières.

Insertion de la sous-section **10.2.1.14 - INDICATEUR DU NOMBRE DE MACH**, comme suit :

Note rédactionnelle - Renumeroter les sous-sections suivantes.

(...)

#### **10.2.1.14 INDICATEUR DU NOMBRE DE MACH**

(a) Tous les avions avec limitations de vitesse exprimées en nombre de Mach doivent être dotés d'un indicateur de nombre de Mach.

Ceci n'empêche pas d'utiliser l'anémomètre pour calculer le nombre de Mach, pour les besoins ATS.

(...)

Insertion du paragraphe (c) de la sous-section **10.2.1.17 - EMETTEUR DE LOCALISATION D'URGENCE (ELT)**, comme suit :

(...)

(c) Tous les avions autorisés à transporter plus de 19 passagers doivent être dotés :

- (1) d'au moins deux ELT, dont l'un sera automatique ;  
ou
- (2) d'au moins un ELT et de la capacité de satisfaire aux spécifications de la section 10.2.1.17.

L'ELT automatique n'est pas requis lorsqu'un autre système est utilisé pour satisfaire aux spécifications de la section 10.2.1.17.

(...)

Insertion de la sous-section **10.2.1.18 - LOCALISATION D'UN AVION EN DETRESSE**, comme suit :

(...)

Note rédactionnelle - Renumeroter les sous-sections suivantes.

(...)

#### **10.2.1.18 LOCALISATION D'UN AVION EN DETRESSE**

(a) Tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27000 kg dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1<sup>er</sup> janvier 2021 ou après, doivent transmettre de manière autonome des informations à partir desquelles l'exploitant peut déterminer une position au moins une fois par minute, en cas de détresse, en conformité avec les dispositions de la NMO 10.2.1.18.

(b) Tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 5 700 kg dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1<sup>er</sup> janvier 2021 ou après, doivent transmettre de manière autonome, en cas de détresse, des informations à partir desquelles une position peut être déterminée au moins une fois par minute, en conformité avec les dispositions de la NMO 10.2.1.18.

(c) L'exploitant mettra les informations de position d'un avion en détresse à la disposition des entités appropriées indiquées par l'ANAC.

(...)

Modification du chapitre **10.3 - ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION, ET DE NAVIGATION DE BORD DES AVIONS**, comme suit :

#### **10.3 - ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES AVIONS**

(...)

Modification du sous-chapitre 10.3.1.1 - EQUIPEMENT DE COMMUNICATION, comme suit :

(...)

(c) Pour les vols en espace aérien où l'équipement de communication doit respecter une spécification RCP liée à la communication basée sur la performance (PBC), outre l'équipement requis en vertu du paragraphe (a) ci-dessus :

- (1) l'avion doit être doté d'un équipement de communication qui lui permettra de respecter la ou les spécifications RCP prescrites ;
- (2) le manuel de vol ou tout autre document de l'avion approuvé par l'État de conception ou par l'État d'immatriculation doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RCP ; et
- (3) la LME de l'avion doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RCP.

(d) Pour les vols en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite, l'ANAC s'assurera que l'exploitant a établi et documenté :



(1) des procédures normales et anormales, y compris des procédures d'urgence ;

(2) des exigences en matière de qualification et de compétence de l'équipage de conduite qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées ;

(3) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ; et

(4) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées.

(e) Pour les avions visés au paragraphe (c) ci-dessus, l'ANAC veillera à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

(1) la réception des comptes rendus d'observation de performance de communication produits par les programmes de suivi établis en application du paragraphe 3.3.5.2 du Chapitre 3 de l'arrêté relatif au RAC 11 Partie 2 - Service de la circulation aérienne ; et

(2) l'application immédiate de mesures correctives pour tout aéronef, type d'aéronef ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la spécification RCP.

(...)

Modification du sous-chapitre **10.3.1.2 - ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION**, comme suit :

(...)

(a) Tout avion doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permet de voler conformément :

(1) à son plan de vol exploitation ;

(2) aux exigences des services de la circulation aérienne.

Sauf dans le cas où, en l'absence d'instructions contraires de l'ANAC, la navigation pour les vols effectués en VFR doit être accomplie par référence visuelle à des repères terrestres.

(b) Pour les opérations visées par une spécification de navigation fondée sur les performances (PBN) prescrite, outre l'équipement requis en vertu du paragraphe (a) ci-dessus :

(1) l'avion doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permet de respecter la ou les spécifications de navigation prescrites ;

(2) ce type d'opérations des renseignements sur les possibilités de l'avion relativement à la ou aux spécifications de navigation doivent figurer dans le manuel de vol ou un autre document de l'avion approuvé par l'État de conception ou l'État d'immatriculation ; et

(3) des renseignements sur les possibilités de l'avion relativement à la ou aux spécifications de navigation doivent figurer dans la LME.

(c) Pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite, l'ANAC s'assure que l'exploitant a établi et documenté :

(1) des procédures normales et anormales, y compris des procédures d'urgence ;

(2) des exigences en matière de qualification et de compétence des membres de l'équipage de conduite en conformité avec les spécifications de navigation appropriées ;

(3) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec l'exploitation envisagée ;

(4) des procédures de maintenance appropriées pour assurer le maintien de la navigabilité compte tenu des spécifications de navigation appropriées.

La gestion électronique des données de navigation fait partie intégrante des procédures pour les situations normales et les situations anormales.

(d) L'ANAC délivre une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN.

Note rédactionnelle - Renuméroter les paragraphes suivants.

Insertion de la sous-section **10.3.1.3 - EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE**, comme suit :

Note rédactionnelle - Renuméroter les sous-sections suivantes.

### **10.3.1.3 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE**

(a) Tout avion doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permettra de respecter les exigences des services de la circulation aérienne.

(b) Pour les vols en espace aérien où l'équipement de surveillance doit respecter une spécification RSP liée à la surveillance basée sur la performance (PBS), outre l'équipement requis en vertu du paragraphe (a) ci-dessus :

(1) l'avion doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permettra de respecter la ou les spécifications RSP prescrites ;

(2) le manuel de vol ou tout autre document de l'avion approuvé par l'État de conception ou par l'État d'immatriculation doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RSP ; et

(3) la LME de l'avion doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RSP.

(c) Pour les vols en espace aérien où une spécification RSP liée à la PBS a été prescrite, l'ANAC s'assure que l'exploitant a établi et documenté :

(1) des procédures normales et anormales, y compris des procédures d'urgence ;

(2) des exigences en matière de qualification et de compétence de l'équipage de conduite qui tiennent compte des spécifications RSP appropriées ;

(3) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ; et

(4) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RSP appropriées.

(d) Pour les avions visés au paragraphe (b) ci-dessus, L'ANAC veille à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

(1) la réception des comptes rendus d'observation de performance de surveillance produits par les programmes de suivi établis en application du paragraphe 3.3.5.2 du Chapitre 3 de l'arrêté relatif au RAC 11 Partie 2 - Service de la circulation aérienne ; et

(2) l'application immédiate de mesures correctives pour tout aéronef, type d'aéronef ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la spécification RSP.

(...)

Modification du paragraphe (a) de la sous-section **10.3.1.4 - INSTALLATION**, comme suit :

(a) L'équipement doit être installé de telle manière qu'une panne d'un élément servant à la communication, à la navigation, à la surveillance ou à toute combinaison de ces fonctions n'entraîne pas la panne d'un autre élément servant à l'une quelconque de ces fonctions.

(...)

## 2- Vols internationaux d'hélicoptères

(INSERTION DES AMENDEMENTS 20-A ET 21 AUX NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES DE L'ANNEXE 6 PARTIE 03 À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE)

Insertion des alinéas (9), (68), (77), (81), (82) et (84) du § **10.1.1.2 (a) - DEFINITIONS**, comme suit :

(9) **Communication basée sur la performance (PBC)** Communication basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Une spécification RCP comprend les exigences en matière de performance de communication qui sont attribuées aux composants de système pour ce qui

concerne la communication à assurer ainsi que le temps de transaction, la continuité, la disponibilité, l'intégrité, la sécurité et la fonctionnalité connexes nécessaires à l'opération proposée dans le contexte d'un concept d'espace aérien particulier.

(68) **Point de non-retour.** Dernier point géographique possible à partir duquel, pour un vol donné, l'aéronef peut se rendre à l'aérodrome de destination ou à un aérodrome de dégagement en route disponible

(77) **Service de la circulation aérienne (ATS).** - Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).

(81) **Spécification de performance de communication requise (RCP).** - Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la communication basée sur la performance.

(82) **Spécification de performance de surveillance requise (RSP).** - Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de la surveillance basée sur la performance.

(84) **Surveillance basée sur la performance (PBS).** - Surveillance basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.

Une spécification RSP comprend les exigences en matière de performance de surveillance qui sont attribuées aux composants de système pour ce qui concerne la surveillance à assurer ainsi que le temps de remise des données, la continuité, la disponibilité, l'intégrité, l'exactitude des données de surveillance, la sécurité et la fonctionnalité connexes nécessaires à l'opération proposée dans le contexte d'un concept d'espace aérien particulier.

Insertion des alinéas (69), (70) et (71) du § **1.1.3 (a) - ABREVIATIONS**, comme suit :

(25)	<b>PBC</b>	Communication basée sur la performance
(26)	<b>PBN</b>	Navigation fondée sur les performances
(27)	<b>PBS</b>	Surveillance basée sur la performance
(...)		

Modification de la sous-section **2.1.3.1 - ENREGISTREURS DE DONNÉES DE VOL ET SYSTÈMES D'ENREGISTREMENT DE DONNÉES D'AÉRONEF**, comme suit :

### (b) Utilisation

(1) tous les hélicoptères dont la masse maximale au

décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1<sup>er</sup> janvier 2016 ou après doivent être équipés d'un FDR Type 1-VA ;

(3) tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg et inférieure ou égale à 7 000 kg doivent être équipés d'un FDR Type V ;

(4) tous les hélicoptères à turbomachines de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kg mais égale ou inférieure à 3 175 kg pour lesquels la demande de certification de type aura été présentée à un État contractant le 1<sup>er</sup> janvier 2018 ou après doivent être équipés

(5) tous les hélicoptères de masse maximale au décollage certifiée égale ou inférieure à 3 175 kg dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1<sup>er</sup> janvier 2018 ou après doivent être équipés :

(...)

### (c) Cessation d'emploi

(1) les FDR par gravure sur feuille métallique ne doivent plus être utilisés.

(2) les FDR analogiques en modulation de fréquence (FM) ne doivent plus d'être utilisés.

(3) les FDR sur pellicule photographique ne doivent plus être utilisés.

(4) les FDR analogiques en modulation de fréquence (FM) ne doivent plus être utilisés. (5) les FDR à bande magnétique ne doivent plus être utilisés.

Modification du paragraphe (c) de la sous-section **2.1.8 - TOUS HELICOPTERES - VOL A HAUTE ALTITUDE**, comme suit :

(c) Un hélicoptère destiné à être utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est inférieure à 376 hPa ou qui, s'il est utilisé à des altitudes de vol auxquelles la pression atmosphérique est supérieure à 376 hPa, ne peut descendre sans risque en moins de quatre minutes à une altitude de vol à laquelle la pression atmosphérique est égale à 620 hPa, doit être doté d'inhalateurs distributeurs d'oxygène à déploiement automatique pour satisfaire aux exigences du sous-chapitre 8.2.2.3.6; paragraphe (v), de l'annexe (Partie 3) à l'arrêté n° 4359/ MTACMM/ CAB relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils. Le nombre total d'inhalateurs ne doit dépasser d'au moins 10 %, le nombre de sièges prévus pour les passagers et l'équipage de cabine.

(...)

Modification du chapitre **2.2 - ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION, ET DE NAVIGATION DE BORD DES AVIONS**, comme suit :

## 2.2 - ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES AVIONS

Modification du sous-chapitre **1.1.1 - ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION**, comme suit :

(c) Pour les vols en espace aérien où l'équipement de communication doit respecter une spécification RCP liée à la communication basée sur la performance (PBC), outre l'équipement requis en vertu du paragraphe (a) ci-dessus :

(1) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de communication qui lui permettra de respecter la ou les spécifications RCP prescrites ;

(2) le manuel de vol ou tout autre document de l'avion approuvé par l'État de conception ou par l'État d'immatriculation doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RCP ; et

(3) la LME de l'avion doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RCP.

(d) Pour les vols en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite, l'ANAC s'assurera que l'exploitant a établi et documenté :

(5) des procédures normales et anormales, y compris des procédures d'urgence ;

(6) des exigences en matière de qualification et de compétence de l'équipage de conduite qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées ;

(7) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ; et

(8) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées.

(e) Pour les hélicoptères visés au paragraphe (c) ci-dessus, l'ANAC veillera à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

(3) la réception des comptes rendus d'observation de performance de communication produits par les programmes de suivi établis en application du paragraphe 3.3.5.2 du Chapitre 3 de l'arrêté relatif au RAC 11 Partie 2 - Service de la circulation aérienne ; et

(4) l'application immédiate de mesures correctives pour tout aéronef, type d'aéronef ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la spécification RCP.

(...)

Modification du sous-chapitre **2.2.2 - ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION**, comme suit :



(a) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permet de voler conformément :

(1) à son plan de vol exploitation ;

(2) aux exigences des services de la circulation aérienne.

sauf dans les cas où, en l'absence d'instructions contraires de IANAC, la navigation pour les vols effectués en régime VFR est accomplie par référence visuelle à des repères terrestres.

(b) Pour les opérations visées par une spécification de navigation fondée sur les performances (PBN) prescrite, outre l'équipement requis en vertu du paragraphe (a) :

(1) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permet de respecter la ou les spécifications de navigation ;

(2) des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère relativement à la ou aux spécifications de navigation doivent figurer dans le manuel de vol ou un autre document de l'avion approuvé par l'État de conception ou l'État d'immatriculation ; et

(3) des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère relativement à la ou aux spécifications de navigation doivent figurer dans la LME.

(c) Pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite, l'ANAC s'assurera que l'exploitant a établi et documenté :

(5) des procédures normales et anormales, y compris des procédures d'urgence (6) des exigences en matière de qualification et de compétence des membres de l'équipage de conduite en conformité avec les spécifications de navigation appropriées ;

(7) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec l'exploitation envisagée ;

(8) des procédures de maintenance appropriées pour assurer le maintien de la navigabilité compte tenu des spécifications de navigation appropriées.

La gestion électronique des données de navigation fait partie intégrante des procédures pour les situations normales et les situations anormales.

(d) L'ANAC délivre une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN.

(...)

Insertion de la sous-section **2.2.3 - EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE**, comme suit :

### **10.3.1.3 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE**

(a) Tout hélicoptère doit être doté d'un équipement

de surveillance qui lui permettra de respecter les exigences des services de la circulation aérienne.

(b) Pour les vols en espace aérien où l'équipement de surveillance doit respecter une spécification RSP liée à la surveillance basée sur la performance (PBS), outre l'équipement requis en vertu du paragraphe (a) ci-dessus :

(4) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permettra de respecter la ou les spécifications RSP prescrites ;

(5) le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception ou par l'ANAC doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RSP ; et

(6) la LME de l'avion doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RSP.

(c) Pour les vols en espace aérien où une spécification RSP liée à la PBS a été prescrite, l'ANAC s'assurera que l'exploitant a établi et documenté :

(5) des procédures normales et anormales, y compris des procédures d'urgence ;

(6) des exigences en matière de qualification et de compétence de l'équipage de conduite qui tiennent compte des spécifications RSP appropriées ;

(7) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ; et

(8) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RSP appropriées.

(d) Pour les avions visés au paragraphe (b) ci-dessus, l'ANAC veillera à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

(3) la réception des comptes rendus d'observation de performance de surveillance produits par les programmes de suivi établis en application du paragraphe 3.3.5.2 du Chapitre 3 de l'arrêté relatif au RAC 11 Partie 2 - Service de la circulation aérienne ; et

(4) l'application immédiate de mesures correctives pour tout hélicoptère, type d'hélicoptère ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la spécification RSP.

Modification du paragraphe (a) de la sous-section **2.2.4 - INSTALLATION**, comme suit :

(a) L'équipement doit être installé de telle manière qu'une panne d'un élément servant à la communication, à la navigation, à la surveillance, ou à toute combinaison de ces fonctions n'entraîne pas la panne d'un autre élément servant à l'une quelconque de ces fonctions.

Insertion de la sous-section **2.2.5 - GESTION ELECTRONIQUE DES DONNEES DE NAVIGATION**, comme suit :

**2.2.5 GESTION ELECTRONIQUE DES DONNEES DE NAVIGATION**

(a) L'exploitant ne doit pas employer de données électroniques de navigation qui ont été traitées pour application en vol et au sol si l'ANAC n'a pas approuvé les procédures de l'exploitant visant à garantir que le traitement appliqué aux données et les produits fournis répondent à des normes acceptables d'intégrité et que les produits sont compatibles avec la fonction prévue de l'équipement auquel ils sont destinés. L'ANAC veille à ce que l'exploitant continue de contrôler la méthode de traitement et les produits.

(b) L'exploitant doit mettre en œuvre des procédures qui garantissent la diffusion en temps opportun de données électroniques de navigation à jour et l'entrée de données non modifiées pour tous les aéronefs qui en ont besoin.

Modification du sous-chapitre **3.1.1 - TOUS HELICOPTERES - TOUS VOLS**, comme suit :

(5) des documents et renseignements suivants :

(i) manuel de vol ou autres documents ou renseignements exigés pour l'application des dispositions du sous-chapitre 8.3.3 de l'annexe (Partie 3) à l'arrêté n° 4359/MTACMM/CAB, relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils et concernant toute limite d'emploi prescrite pour l'hélicoptère par le service de l'État d'immatriculation responsable de la délivrance des certificats ;

(ii) toute approbation particulière délivrée par l'État d'immatriculation, le cas échéant, pour le ou les vols à effectuer ;

(iii) cartes récentes et appropriées correspondant à la route envisagée et aux routes susceptibles d'être suivies en cas de déroutement ;

(iv) procédures, conformes aux dispositions du RAC 11 (Partie 1), destinées au pilote commandant de bord d'un aéronef intercepté ;

(v) signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs intercepteurs et les aéronefs interceptés, conformément aux dispositions du RAC 11 (Partie 1) ;

(vi) le carnet de route de l'hélicoptère ; et

(6) le cas échéant, de fusibles de rechange de calibres appropriés pour remplacer les fusibles accessibles en vol.

(7) L'agent utilisé dans l'extincteur d'incendie incorporé à chaque récipient à serviettes, papier ou rebuts prévu dans les toilettes d'un hélicoptère et l'agent utilisé dans les extincteurs portatifs placés dans un hélicoptère dont le premier certificat de

navigabilité individuel aura été délivré le 31 décembre 2018 ou à une date ultérieure :

(...)

Modification de la sous-section **3.1.7.1 - ENREGISTREURS DE DONNÉES DE VOL**, comme suit :

(b) Utilisation

(1) tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1<sup>er</sup> janvier 2016 ou après doivent être équipés d'un FDR Type NA ;

(...)

(3) tous les hélicoptères dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg et inférieure ou égale à 7 000 kg doivent être équipés d'un FDR Type V ;

(...)

(4) tous les hélicoptères de masse maximale au décollage certifiée égale ou inférieure à 3 175 kg dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1<sup>er</sup> janvier 2018 ou après doivent être équipés :

(...)

Modification de la sous-section **3.1.11 - HELICOPTÈRES ÉQUIPÉS DE SYSTÈMES D'ATERRISSAGE AUTOMATIQUE, D'UN SYSTÈME DE VISUALISATION TÊTE HAUTE (HUD) OU D'AFFICHAGES ÉQUIVALENTS, DE SYSTÈMES DE VISION AMÉLIORÉE (EVS), DE SYSTÈMES DE VISION SYNTHÉTIQUE (SVS) ET/OU DE SYSTÈMES DE VISION COMBINÉS (CVS)**, comme suit :

(b) En établissant des critères opérationnels pour l'utilisation de systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS, l'ANAC exigera à ce que :

(1) l'équipement réponde aux exigences appropriées de certification de navigabilité ;

(2) l'exploitant/le propriétaire ait procédé à une évaluation des risques de sécurité liés aux opérations appuyées par les systèmes d'atterrissage automatique, HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS ;

(3) l'exploitant/le propriétaire ait établi et documenté les procédures pour l'utilisation des systèmes d'atterrissage automatique, des HUD ou affichages équivalents, EVS, SVS ou CVS, et les exigences de formation s'y rapportant.

Modification du chapitre **3.2 - ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION, ET DE NAVIGATION DE BORD DES AVIONS**, comme suit :

### **3.2 - ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION, DE NAVIGATION ET DE SURVEILLANCE DES AVIONS**

Modification du sous-chapitre **3.2.1 - ÉQUIPEMENT DE COMMUNICATION**, comme suit :

(e) L'équipement de radiocommunications prescrit aux paragraphes (a) à (d) doit permettre de communiquer sur la fréquence aéronautique d'urgence 121,5 MHz.

(f) Pour les vols en espace aérien où l'équipement de communication doit respecter une spécification RCP liée à la communication basée sur la performance (PBC), outre l'équipement requis en vertu des paragraphes (a) à (e) :

(1) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de communication qui lui permettra de respecter la ou les spécifications RCP prescrites ;

(2) le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception ou par l'État d'immatriculation contiendra des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RCP ; et

(3) dans le cas d'un hélicoptère exploité conformément à une LME, la LME contiendra des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RCP.

(g) L'ANAC établira des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite.

(h) Dans l'établissement des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RCP liée à la PBC a été prescrite, l'ANAC exigera que l'exploitant/le propriétaire établisse :

(1) des procédures normales et anormales, y compris des procédures d'urgence ;

(2) des exigences en matière de qualification et de compétence de l'équipage de conduite qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées ;

(3) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ; et

(4) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RCP appropriées.

(i) Pour les hélicoptères visés au § 5.1.6, l'État d'immatriculation veillera à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

(1) la réception des comptes rendus d'observation de performance de communication produits par les programmes de suivis établis en application du paragraphe 3.3.5.2 du Chapitre 3 de l'arrêté relatif au RAC 11 Partie 2 - Service de la circulation aérienne ; et

(2) l'application immédiate de mesures correctives pour tout hélicoptère, type d'hélicoptère ou exploitant

identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la spécification RCP.

(...)

Modification du sous-chapitre **2.2.2 - ÉQUIPEMENT DE NAVIGATION**, comme suit :

(...)

(b) Pour les opérations visées par une spécification de navigation fondée sur les performances (PBN) prescrite, outre l'équipement requis en vertu du paragraphe (a) :

(1) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de navigation qui lui permet de respecter la ou les spécifications de navigation ;

(2) des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère relativement à la ou aux spécifications de navigation figureront dans le manuel de vol ou un autre document de hélicoptère approuvé par l'État de conception ou l'État d'immatriculation ; et

(3) si l'hélicoptère est exploité conformément à une LME, des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère relativement à la ou aux spécifications de navigation figureront dans la LME.

(c) L'ANAC établira des critères pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite.

(d) Dans les critères pour les opérations visées par une spécification de navigation PBN prescrite, l'ANAC exigera que l'exploitant/propriétaire établisse :

(1) des procédures pour les situations normales et pour les situations anormales, y compris des procédures d'urgence ;

(2) des exigences en matière de qualifications et de compétences des membres d'équipage de conduite en conformité avec les spécifications de navigation appropriées ;

(3) une formation pour le personnel concerné qui cadre avec l'exploitation envisagée ; et

(4) des procédures de maintenance appropriées pour assurer le maintien de la navigabilité compte tenu des spécifications de navigation appropriées.

La gestion électronique des données de navigation fait partie intégrante des procédures en situations normales et en situations anormales.

(d) L'ANAC exigera une approbation particulière pour les opérations basées sur des spécifications de navigation à autorisation obligatoire (AR) en PBN  
Insertion de la sous-section 3.2.3 - EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE, comme suit Note rédactionnelle - Renuméroter les sous-sections suivantes.

(...)

### 10.3.1.3 EQUIPEMENT DE SURVEILLANCE

(a) Tout hélicoptère doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permettra de respecter les exigences des services de la circulation aérienne.

(b) Pour les vols en espace aérien où l'équipement de surveillance doit respecter une spécification RSP liée à la surveillance basée sur la performance (PBS), outre l'équipement requis en vertu du paragraphe (a) ci-dessus :

(1) l'hélicoptère doit être doté d'un équipement de surveillance qui lui permettra de respecter la ou les spécifications RSP prescrites ;

(2) le manuel de vol ou tout autre document de l'hélicoptère approuvé par l'État de conception ou par l'État d'immatriculation doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'avion en ce qui concerne la spécification RSP ; et

(3) dans le cas d'un hélicoptère exploité conformément à une LME, la LME doit contenir des renseignements sur les possibilités de l'hélicoptère en ce qui concerne la spécification RSP.

(c) L'ANAC établira des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RSP a été prescrite.

(d) Dans l'établissement des critères pour les vols en espace aérien où une spécification RSP a été prescrite, l'ANAC exige que l'exploitant/le propriétaire établisse :

(1) des procédures normales et anormales, y compris des procédures d'urgence ;

(2) des exigences en matière de qualification et de compétence de l'équipage de conduite qui tiennent compte des spécifications RSP appropriées ;

(3) un programme de formation pour le personnel concerné qui cadre avec les opérations envisagées ; et

(4) des procédures de maintenance aptes à assurer le maintien de la navigabilité qui tiennent compte des spécifications RSP appropriées.

(e) Pour les hélicoptères visés au paragraphe 10.3.2.3 (b), l'ANAC veillera à ce qu'il existe des dispositions appropriées pour :

(1) la réception des comptes rendus d'observation de performance de communication produits par les programmes de suivis établis en application du paragraphe 3.3.5.2 du Chapitre 3 de l'arrêté relatif au RAC 11 Partie 2 - Service de la circulation aérienne ; et

(2) l'application immédiate de mesures correctives pour tout hélicoptère, type d'hélicoptère ou exploitant identifié par de tels comptes rendus comme ne respectant pas la spécification RCP.

(...)

**Arrêté n° 6345 du 8 août 2018** portant modification de l'arrêté n° 4356 du 31 mars 2014 relatif à la navigabilité des aéronefs civils

Le ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;  
Vu le traité révisé instituant la communauté économique 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 communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ;

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 2017-371 du 21 août 2017 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu l'arrêté n° 4356 du 31 mars 2014 relatif à la navigabilité des aéronefs,

Arrête :

Article premier : L'arrêté n° 4356 du 31 mars 2014 relatif à la navigabilité des aéronefs est modifié tel que joint en annexe.

Article 2 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est habilité à fixer les spécifications techniques à la navigabilité des aéronefs.

Article 3 : Le présent arrêté, qui abroge toute disposition antérieure contraire, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 8 août 2018

Fidèle DIMOU

**TEXTE D'AMENDEMENT DE L'ARRETE N°4356  
DU 31 MARS 2014 RELATIF A LA NAVIGABILITE  
DES AERONEFS CIVILS**

(INSERTION DE L'AMENDEMENT 105 AUX  
NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES DE  
L'ANNEXE 8 À LA CONVENTION RELATIVE À  
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE)

Modification de l'alinéa (a)(10) et insertion d'une note au § **1.1.2 - DEFINITIONS**, ci-après :

(10) **Certificat de type.** - Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type



d'aéronef, de moteur ou d'hélice et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet État.

Certains États contractants délivrent un document équivalent au certificat de type pour les moteurs et les hélices.

(...)

Insertion de l'alinéa (a)(15) au § **1.1.2 - DEFINITIONS**, ci-après :

(15) **Conception de type.** - Ensemble de données et d'informations nécessaires à la définition d'un type d'aéronef de moteur ou d'hélice aux fins de la détermination de la navigabilité.

(...)

Modification de l'alinéa (a)(20) au § **1.1.2 - DEFINITIONS**, ci-après :

(15) **État de construction.** - État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

(...)

Insertion de l'alinéa (a)(39) au § **1.1.2 - DEFINITIONS**, ci-après :

(39) **Organisme responsable de la conception de type.** - Organisme qui détient le certificat de type ou un document équivalent délivré par un État contractant pour un aéronef, un moteur ou une hélice.

(...)

Insertion de l'alinéa (a)(39) au § **1.1.2 - DEFINITIONS**, ci-après :

(39) **Organisme responsable de la conception de type.** - Organisme qui détient le certificat de type ou un document équivalent délivré par un État contractant pour un aéronef, un moteur ou une hélice.

(...)

Modification de l'alinéa (a)(10) et insertion d'une note au § **1.1.2 - DEFINITIONS**, ci-après :

(10) **Certificat de type.** - Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type d'aéronef, de moteur ou d'hélice et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet État.

Certains États contractants délivrent un document équivalent au certificat de type pour les moteurs et les hélices.

(...)

Insertion de l'alinéa (a)(15) au § **1.1.2 - DEFINITIONS**, ci-après :

(15) **Conception de type.** - Ensemble de données et d'informations nécessaires à la définition d'un type d'aéronef de moteur ou d'hélice aux fins de la détermination de la navigabilité.

(...)

Modification de l'alinéa (a)(20) au § **1.1.2 - DEFINITIONS**, ci-après :

(15) **État de construction.** - État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

Insertion de l'alinéa (a)(39) au § **1.1.2 - DEFINITIONS**, ci-après :

(39) **Organisme responsable de la conception de type.** - Organisme qui détient le certificat de type ou un document équivalent délivré par un État contractant pour un aéronef, un moteur ou une hélice.

(...)

Insertion de l'alinéa (a)(39) au § **1.1.2 - DEFINITIONS**, ci-après :

(39) **Organisme responsable de la conception de type.** - Organisme qui détient le certificat de type ou un document équivalent délivré par un État contractant pour un aéronef, un moteur ou une hélice.

(...)

**Arrêté n° 6346 du 8 août 2018** portant modification de l'arrêté n° 4358 du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile

Le ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu le traité révisé instituant la Communauté économique 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 États membres de la communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ;

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 2017-371 du 21 août 2017 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;



Vu l'arrêté n° 4358 du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile,

Arrête :

Article premier : L'arrêté n° 4358 du 31 mars 2014 relatif aux licences du personnel de l'aéronautique civile est modifié tel que joint en annexe.

Article 2 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est habilité à fixer les spécifications techniques aux licences du personnel de l'aéronautique civile.

Article 3 : Le présent arrêté, qui abroge toute disposition antérieure contraire, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 8 août 2018

Fidèle DIMOU

**TEXTE D'AMENDEMENT DE L'ARRETE N°4358  
DU 31 MARS 2014 RELATIF AUX LICENCES DU  
PERSONNEL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE**

(INSERTION DES AMENDEMENTS 173 ET 174  
AUX NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES  
DE L'ANNEXE 1 À LA CONVENTION RELATIVE À  
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE)

Insertion des alinéas (c), (d), (e), (f) au § **1.1.2.4 - METHODE DE VALIDATION D'UNE LICENCE**, ci-après :

(c) Validation d'une licence aux termes d'un accord formel conclu entre des États contractants dans le cadre de règlements communs relatifs à la délivrance de licences ;

(d) Nonobstant les dispositions de la section 1.1.2.4 paragraphes (a) et (b), les licences peuvent être validées automatiquement à condition d'avoir :

(1) adopté des règlements communs relatifs à la délivrance de licences qui sont conformes à la présente Annexe ;

(2) conclu un accord formel reconnaissant le processus de validation automatique ;

(3) établi un système de surveillance pour garantir la mise en œuvre continue des règlements communs relatifs à la délivrance de licences ;

(4) enregistré ledit accord auprès de l'OACI conformément à l'article 83 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

1.- Le registre des accords et la liste connexe d'États contractants figurent dans la Base de données des accords et arrangements aéronautiques de l'OACI.

2.- On entend par règlements communs relatifs à la délivrance de licences un cadre commun

juridiquement contraignant et directement applicable aux États membres parties à l'accord, qui reconnaît le processus de validation automatique. Les règlements communs relatifs à la délivrance de licences utilisés par ces États contiennent des exigences identiques en matière de délivrance de licences, de maintien des compétences et d'expérience récente. Un organe régional de sécurité de l'aviation peut élaborer et tenir à jour ces règlements communs pour le compte de ses États membres.

(e) Une annotation figurera sur les licences validées au moyen du processus visé à la section 1.1.2.4, paragraphe (d) indiquant qu'elles ont été validées automatiquement aux termes de l'accord décrit à la section 1.1.2.4, paragraphe (d) et fournissant le numéro d'enregistrement de cet accord auprès de l'OACI. L'annotation inclura aussi une liste de tous les États parties à l'accord. Le paragraphe (f) de la section 1.1.2.4 prévoit une période de transition pour les États qui répondent à ses exigences et qui ont délivré des licences avant l'application de la présente norme.

(f) Jusqu'au 31 décembre 2022, les États qui répondent aux exigences de la section paragraphe (d) et qui ont délivré des licences avant le 9 novembre 2017 peuvent utiliser d'autres moyens effectifs, emportés à bord de l'aéronef ou accessibles, pour indiquer que les licences délivrées par l'État sont validées conformément à l'accord visé au paragraphe (d).

Des orientations concernant le format de l'annotation figurent dans la NMO 1.1.2.4. Ces orientations indiquent également comment inscrire dans un supplément les renseignements de l'annotation qui peuvent être modifiés avec le temps, comme le numéro d'enregistrement de l'accord auprès de l'OACI ou la liste des États parties à l'accord.

(...)

Insertion de l'alinéa (e) et la note au § **1.1.2.6 - APTITUDE PHYSIQUE ET MENTALE**, ci-après :

(e) Dans le but de réduire les risques médicaux futurs pour la sécurité des vols, le service de délivrance des licences assurera une promotion appropriée des questions sanitaires en aviation auprès des titulaires de licences tenus de se soumettre à une évaluation médicale.

1.- La section 1.1.2.6 paragraphe (d) indique comment déterminer les sujets appropriés des activités de promotion sanitaire.

(...)

Insertion du § **1.4.10 -CONVERSION DE LICENCE** ci-après :

**1.4.10 CONVERSION DE LICENCE**

(a) Elle consiste à délivrer une licence permettant à un national ou un étranger établi pour une longue durée

d'exercer ses privilèges sur les aéronefs immatriculés en République du Congo.

#### **1.4.10.1 CONVERSION DES LICENCES DU PERSONNEL AÉRONAUTIQUE**

(a) Les candidats à une conversion de licence, devront déposer un dossier comprenant les documents nécessaires, dont :

(1) une preuve justifiant ses activités en République du Congo ;

(2) une lettre de l'employeur congolais attestant que le candidat satisfait aux critères de sélection figurant dans son manuel d'exploitation et s'engageant à aviser l'Autorité dès lors que l'intéressé n'exerce plus pour son compte ;

(3) le formulaire de demande élaboré par l'ANAC à cet effet, dûment rempli et signé par le candidat ;

(4) deux photos d'identité récentes ;

(5) la copie des pages du passeport du candidat permettant notamment son identification ;

(6) une copie du programme de stage « familiarisation aux procédures compagnie » et d'adaptation en ligne planifiée dans le cas du candidat navigant ; (7) un CV accompagné de :

- (i) la copie authentifiée de diplôme et certificat ;
- (ii) la copie des deux derniers comptes rendus de contrôle de compétence pour le navigant ;
- (iii) les lettres de référence notamment celle du dernier employeur, justifiant de l'activité et de l'expérience du postulant dans la fonction qu'il compte occuper chez l'exploitant congolais ;
- (iv) la copie de la licence étrangère du postulant, avec l'adresse complète de l'Autorité qui a émis la licence ;
- (v) le certificat d'aptitude physique et mental de la classe de fonction du postulant ;
- (vi) le relevé détaillé des heures de vol des six (06) derniers mois précédant la demande ou une attestation de l'employeur attestant de la pratique du postulant ou le livret pour un Technicien/mécanicien de maintenance ; et
- (vii) toute autre mesure jugée nécessaire par l'Autorité du Congo.

(b) Les dossiers incomplets ou présentés sur la base de titres aéronautiques temporaires dont l'authenticité n'est pas établie, ne sont pas recevables.

(...)

#### **Suppression de l'alinéa (c) du § 1.6.3.2 - OBTENTION ET RENOUVELLEMENT D'UNE ATTESTATION MEDICALE**

Modification de l'alinéa (a)(10) et insertion d'une note au § 1.1.2 - DEFINITIONS, ci-après :

(10) **Certificat de type.** - Document délivré par un État contractant pour définir la conception d'un type

d'aéronef, de moteur ou d'hélice et pour certifier que cette conception est conforme au règlement applicable de navigabilité de cet État.

Certains États contractants délivrent un document équivalent au certificat de type pour les moteurs et les hélices.

(...)

Insertion de l'alinéa (a)(15) au § 1.1.2 - DEFINITIONS, ci-après :

(15) **Conception de type.**- Ensemble de données et d'informations nécessaires à la définition d'un type d'aéronef de moteur ou d'hélice aux fins de la détermination de la navigabilité.

(...)

Modification de l'alinéa (a)(20) au § 1.1.2 - DEFINITIONS, ci-après :

(15) **État de construction.**- État qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final de l'aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

(...)

Insertion de l'alinéa (a)(39) au § 1.1.2 - DEFINITIONS, ci-après :

(39) **Organisme responsable de la conception de type.** - Organisme qui détient le certificat de type ou un document équivalent délivré par un État contractant pour un aéronef, un moteur ou une hélice.

(...)

Insertion de l'alinéa (a)(39) au § 1.1.2 - DEFINITIONS, ci-après :

(39) **Organisme responsable de la conception de type.** - Organisme qui détient le certificat de type ou un document équivalent délivré par un État contractant pour un aéronef, un moteur ou une hélice.

(...)

**Arrêté n° 6347 du 8 août 2018** portant modification de l'arrêté n° 4363 du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses

Le ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu le traité révisé instituant la Communauté économique 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 Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ;

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° 2017-371 du 21 août 2017 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu l'arrêté n° 4363 du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses,

Arrête :

Article premier : L'arrêté n° 4363 du 31 mars 2014 relatif au transport aérien des marchandises dangereuses est modifié tel que joint en annexe.

Article 2 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est habilité à fixer les spécifications techniques au transport aérien des marchandises dangereuses.

Article 3 : Le présent arrêté, qui abroge toute disposition antérieure contraire, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 8 août 2018

Fidèle DIMOU

**TEXTE D'AMENDEMENT DE L'ARRETE N°4363  
DU 31 MARS 2014 RELATIF AU TRANSPORT  
AERIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES**

(INSERTION DE L'AMENDEMENT 12 AUX NORMES  
ET PRATIQUES RECOMMANDÉES DE  
L'ANNEXE 18 À LA CONVENTION RELATIVE À  
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE)

Insertion de l'alinéa (19) au § **1.1.2 - DEFINITIONS**, ci-après :

(19) **Opérateur postal désigné.** - Toute entité gouvernementale ou non gouvernementale désignée officiellement par un pays membre de l'Union postale universelle (UPU) pour assurer l'exploitation des services postaux et remplir les obligations correspondantes découlant des Actes de l'UPU sur son territoire.

(...)

Insertion de l'alinéa (22) au § **1.1.2 - DEFINITIONS**, ci-après :

(22) **Système de gestion de la sécurité (SGS).** - Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures, obligations de rendre

compte, politiques et procédures organisationnelles nécessaires.

(...)

Insertion des alinéas (b) et (c) au § **2.1 - INSTRUCTIONS TECHNIQUES POUR LA SECURITEE DU TRANSPORT AERIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES**, ci-après :

(b) L'exploitant informera l'Autorité 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'Autorité facilitera 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.

(...)

Insertion de l'alinéa (b) au § **2.5 - NOTIFICATION DES DIVERGENCES PAR RAPPORT AUX INSTRUCTIONS TECHNIQUES**, ci-après :

(b) Lorsqu'un exploitant immatriculé au Congo adopte des dispositions plus restrictives que celles qui sont spécifiées dans les Instructions Techniques, ces divergences seront notifiées à l'OACI en vue de leur publication dans les Instructions Techniques.

(...)

Insertion de l'alinéa (a) au § **2.6 - TRANSPORT DE SURFACE**, ci-après :

(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.

(...)

Insertion de l'alinéa (a) au § **4.3 - TRANSPORT D'ARMES ET MUNITIONS DE GUERRE**, ci-après :

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

(...)

Insertion des alinéas (a), (b), (c), (d) et (e) au § **4.4 - TRANSPORT D'ARMES DE SPORT**, ci-après :

(a) 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. 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'Autorité 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 enfumant 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.

(...)

Insertion des alinéas (a), (b), (c), et (d) au § 4.6 - **TRANSPORT DE DEPOUILLES MORTELLES PAR VOIE AERIENNE**, ci-après :

- (a) Le transport des dépouilles mortelles par voie aérienne est soumis aux mêmes dispositions que le transport par voie de surface. Cependant :
- b) 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.
- (c) le cercueil doit porter extérieurement une marque, plaquette ou autre signe apparent confirmant la présence d'un épurateur agréé.
- (d) 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.).
- (...)

Insertion l'alinéa (a) au § **6.3 - LANGUES A UTILISER**, ci-après :

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

Insertion des alinéas (a), (b) et des notes au § **8.10 - CONSERVATION DE DOCUMENTS D'EXPEDITION DE MARCHANDISES DANGEREUSES**, ci-après :

- (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 7.2 et les renseignements écrits fournis au commandant de bord exigés à la section 9.1 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 7.2 ;
- (2) la liste de vérification d'acceptation dûment remplie conformément aux dispositions de 8.1 et 8.2 ;
- (3) une copie des renseignements écrits fournis au



commandant de bord conformément aux dispositions de 9.1.

(...)

Modification de l'alinéa (a) au § **10.1 - ETABLISSEMENT DE PROGRAMMES DE FORMATION**, comme suit :

(a) Des programmes de formation initiale et de recyclage aux marchandises dangereuses doivent être établis et tenus à jour par les exploitants en conformité avec les Instructions Techniques ; ils devront être soumis à l'ANAC pour examen et approbation et devront 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.;

(...)

Insertion des alinéas (a), (b), (c) et des notes au § **10.2 - APPROBATION DES PROGRAMMES DE FORMATION**, ci-après :

(a) Les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses à l'intention des exploitants seront approuvés par l'autorité compétente de l'État de l'exploitant.

Des programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses sont prescrits pour tous les exploitants, que ceux-ci soient agréés ou non pour le transport des marchandises dangereuses.

(b) Les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses à l'intention des opérateurs postaux désignés seront approuvés par l'autorité de l'aviation civile de l'État où les envois postaux sont acceptés par l'opérateur postal désigné.

(c) Les programmes de formation relatifs aux marchandises dangereuses prescrits pour des entités autres que des exploitants et des opérateurs postaux désignés doivent être approuvés par l'autorité nationale compétente dans les conditions qu'elle aura fixées.

1. - Voir le Chapitre 11.4 au sujet des marchandises dangereuses transportées par la poste.

2. - Voir l'Annexe, Partie 01 à l'Arrêté n° 4359/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils - Conditions techniques d'exploitation d'avion par une entreprise de transport aérien public, pour ce qui concerne la surveillance des activités d'exploitants étrangers.

(...)

Insertion de l'alinéa (b) au § **11.3 - SANCTION**, ci-après :

(b) Pour les marchandises expédiées à partir de la République du Congo, en cas d'infraction constatée et

signalée par un autre Etat contractant, les sanctions s'appliquent.

(...)

Insertion de l'alinéa (b) et des notes au § **11.4 - MARCHANDISES DANGEREUSES TRANSPORTÉES PAR LA POSTE**, ci-après :

(b) Les procédures des opérateurs postaux désignés relatives au contrôle de l'introduction de marchandises dangereuses dans le transport aérien par la poste aérienne seront approuvées par l'autorité de l'aviation civile de l'État où les envois postaux sont acceptés.

1.- En conformité avec la Convention de l'Union postale universelle (UPU), les marchandises dangereuses ne sont pas autorisées dans la poste, sous réserve des dispositions des Instructions techniques.

2.- Union Postale Universelle a établi des procédures pour le contrôle de l'introduction des marchandises dangereuses dans le transport aérien par la voie des services postaux. (voir le Règlement concernant les colis postaux et le Règlement de la poste aux lettres de l'UPU).

3.- Le Supplément aux Instructions techniques (Partie S-1, Chapitre 3) contient des orientations sur l'approbation des procédures des opérateurs postaux désignés relatives au contrôle de l'introduction de marchandises dangereuses dans le transport aérien.

**Arrêté n° 6348 du 8 août 2018** portant modification de l'arrêté n° 4361 du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens

Le ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Vu la Constitution ;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Vu le traité révisé instituant la Communauté économique 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 Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ;

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 2017-371 du 21 août 2017 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu l'arrêté n° 4361 du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens,



Arrête :

Article premier : L'arrêté n° 4361 du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens est modifié tel que joint en annexe.

Article 2 : Le directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile est habilité à fixer les spécifications techniques à la certification des exploitants aériens.

Article 3 : Le présent arrêté, qui abroge toute disposition antérieure contraire, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 8 août 2018

Fidèle DIMOU

**TEXTE D'AMENDEMENT DE L'ARRETE N° 4361  
DU 31 MARS 2014 RELATIF A LA CERTIFICATION  
DES EXPLOITANTS AERIENS**

(INSERTION DES AMENDEMENTS 38, 39, 40 et 41  
AUX NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES  
DE L'ANNEXE 6 PARTIE 1 À LA CONVENTION  
RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE)

Insertion des alinéas (8), (20), (75), (86) (87) au §  
**6.1.1.2 DÉFINITIONS**, ci-après :

(8 ) **COMAT**.- Matériel de l'exploitant transporté à bord d'un aéronef de l'exploitant pour les fins propres de l'exploitant.

(20) **État de l'aérodrome**.- État sur le territoire duquel l'aérodrome est situé.

(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.

(86) **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).

(87) **Système de vision synthétique (SVS)**.- Système d'affichage d'images de synthèse, tirées de données, de la vue extérieure dans la perspective du poste de pilotage.

(...)

Insertion de l'alinéa (6) au § **6.1.1.3 - ABREVIATIONS**, ci-après :

(6) CRM Compte Rendu Matériel

(...)

Insertion de l'alinéa (h) au § **6.3.1.3 - REGLES GENERALES**, ci-après :

(h) L'exploitant doit avoir désigné des personnes acceptables par l'ANAC et responsables de l'encadrement et de la supervision dans les domaines suivants :

- (1) les opérations Vols ;
- (2) le système d'entretien ;
- (3) la formation et l'entraînement des équipages ;
- (4) les opérations au sol ;
- (5) la sûreté ;
- (6) le Système de Gestion de la Sécurité (SMS) ; et
- (7) le Système de Management de la Qualité (SMQ).

(...)

Insertion des alinéas (a), (b) au § **6.3.1.4 - POLICES D'ASSURANCE**, ci-après :

(a) Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit une police d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents de travail, de dommages, d'avaries et autres.

(b) Les transporteurs aériens doivent avoir souscrit également des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales.

(...)

Insertion de l'alinéa (e) au § **6.3.1.5 - CONFORMITÉ AU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN** ci-après :

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

(...)

Insertion des alinéas (a), (b) au § **6.3.1.5.6 - DUREE DE LA VALIDITÉ D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN AÉRIEN (CTA)** , ci-après :

(a) Un CTA ou toute partie de CTA délivré par l'ANAC est en vigueur pendant douze (12) mois, sauf si :

- (1) l'ANAC amende, suspend, révoque ou autrement met fin au CTA ;
- (2) le titulaire du CTA le restitue à l'ANAC ;
- (3) si la date de validité a expiré, ou
- (4) le titulaire du CTA suspend ses opérations pendant plus de six (06) mois.

(b) Le titulaire du CTA doit soumettre la demande de renouvellement de celui-ci au moins 30 jours avant la fin de la période de validité en cours.

Insertion du § **6.3.1.5.7-AMENDEMENT D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN**, ci-après :

(a) L'ANAC peut amender un CTA si :

(1) elle détermine que la sécurité du transport aérien commercial et l'intérêt du public le requièrent ; ou

(2) le titulaire du CTA le demande et l'ANAC détermine que la sécurité du transport commercial aérien et l'intérêt du public le permettent.

(b) Si l'ANAC stipule par écrit qu'une situation d'urgence requiert un amendement immédiat dans l'intérêt du public en ce qui concerne la sécurité des transports aériens commerciaux, cet amendement prend effet sans délai à la date à laquelle le titulaire du CTA en reçoit notification.

(c) Le titulaire d'un CTA peut faire appel de l'amendement, mais doit poursuivre son exploitation conformément à celui-ci, sauf s'il est retiré par la suite.

(d) Les amendements proposés par l'ANAC, à l'exception de ceux d'urgence, entrent en vigueur 30 jours après notification au titulaire du CTA, sauf si ce dernier y fait appel par écrit avant la date d'entrée en vigueur. La soumission d'un appel suspend la date d'entrée en vigueur jusqu'à ce que le processus d'appel soit terminé.

(e) Les amendements proposés par le titulaire d'un CTA doivent être soumis au moins 30 jours avant la date de toute opération effectuée aux termes de ceux-ci.

(f) Nul n'est autorisé à effectuer une opération de transport aérien commercial pour laquelle un amendement du CTA est requis, sauf après réception de la notification d'approbation de l'ANAC.

(...)

Insertion des alinéas (a), (b), (c), (d), (e), (f), (g) au § **6.3.1.7 - CLASSIFICATION DES NON-CONFORMITÉS**, ci-après :

(a) Les non-conformités sont classées en catégories majeures, importantes et mineures. Des remarques particulières (Rmrk) à titre de propositions d'amélioration sont également notifiées en vue de leur prise en considération par les Systèmes de Management de la Qualité et/ou de gestion de la sécurité.

(b) On entend par non-conformité majeure le non-respect significatif ou l'absence de mise en œuvre des exigences applicables en la matière abaissant le niveau de sécurité et portant gravement atteinte

à la sécurité des vols. L'action corrective adoptée pour répondre favorablement à toute non-conformité majeure doit être concrétisée sous huitaine pour une préoccupation grave (Maj) et 1 mois au maximum pour une préoccupation importante (Imp).

(c) Une non-conformité mineure (Min) correspond à un non-respect des exigences applicables en la matière qui pourrait abaisser le niveau de sécurité et éventuellement porter atteinte à la sécurité des vols. L'action corrective adoptée pour répondre favorablement à toute non-conformité mineure doit être concrétisée dans un délai de 3 mois au maximum.

(d) Toute non-conformité fait l'objet d'une fiche de constatations et recommandations (FN) établie par l'ANAC.

(e) Après réception d'une fiche de notification de constatations et recommandations (FN), le destinataire doit définir un plan d'actions correctives et convaincre l'ANAC que ces actions correctives sont satisfaisantes dans les délais fixés dans la FN.

(f) L'action corrective adoptée pour répondre favorablement à une non-conformité majeure doit être concrétisée sous huitaine jusqu'à 1 mois maximum.

(g) L'action corrective adoptée pour répondre favorablement à une non-conformité mineure doit être concrétisée de 1 mois jusqu'à 3 mois maximum.

Modification du § **6.3.2.4 - ACCÈS POUR INSPECTION ET CONDUITE DES TESTS ET DES INSPECTIONS**, comme suit :

(a) Afin de déterminer la conformité à la réglementation qui s'applique, le titulaire du CTA doit :

(1) autoriser l'accès à l'ANAC et coopérer avec elle en ce qui concerne quelque organisme, installation et aéronef que ce soit qui lui appartient ;

(2) s'assurer que l'ANAC ait accès à toute installation ou à tout organisme auprès duquel il sous-traite les services associés aux opérations de transport aérien commercial et aux services de maintenance associés et que celui-ci coopère avec elle ; et

(3) autoriser à l'ANAC un accès libre et ininterrompu au poste de pilotage des aéronefs lors des vols.

(b) Tout titulaire d'un CTA doit fournir à l'ANAC un siège d'observateur à bord de chacun de ses aéronefs, à partir duquel les actions et les conversations de l'équipage de conduite peuvent être surveillées facilement.

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

(c) L'ANAC se livre à une validation continue de l'habilitation du titulaire d'un CTA à détenir son

certificat ainsi que les approbations qui y sont associées.

(d) Le titulaire d'un CTA doit permettre à l'ANAC de conduire les tests et les inspections à quelque moment et en quelque lieu que ce soit, afin de déterminer s'il se conforme aux lois, règlements et termes et conditions auxquels il est assujéti.

(e) Le titulaire d'un CTA doit mettre à disposition, à son siège principal d'exploitation :

(1) toutes les parties de son certificat de transporteur aérien en vigueur ;

(2) toutes les parties de ses manuels d'exploitation et de maintenance ; et

(3) une liste à jour de l'emplacement et des postes des personnes responsables de chaque dossier, document et rapport qu'il doit conserver aux termes des lois, de la réglementation ou des exigences qui s'appliquent.

Tout ou partie du CTA peut être suspendu si son titulaire ne met pas à la disposition de l'ANAC, sur demande, toutes les parties des manuels d'exploitation et de maintenance et tout dossier, document ou rapport requis.

Modification du § **6.3.2.10 - EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL DE COMMANDEMENT ET ORGANISATION DU DÉTENTEUR DE CTA**, comme suit :

(a) Afin de satisfaire aux exigences de la section 6.3.1.3, 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 responsables de l'encadrement et de la supervision dans les domaines suivants :

(i) les opérations 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 Gestion de la Sécurité (SMS) ; et  
(vi) Système de Management de la Qualité (SMQ).

(b) Les personnes qui occupent les postes requis ou approuvés aux termes du présent chapitre, et toute personne exerçant un contrôle sur l'exploitation effectuée en vertu du CTA doivent :

(1) posséder une formation, une expérience et une expertise qui les qualifient ;

(2) effectuer leur travail de façon à répondre aux exigences juridiques qui s'appliquent et à maintenir la sécurité de l'exploitation ; et

(3) bien comprendre, pour autant que cela relève de leurs responsabilités, les éléments suivants concernant l'exploitation effectuée par le titulaire du CTA :

(i) normes de sécurité de l'aviation et pratiques d'exploitation en toute sécurité ;  
(ii) le présent règlement ;  
(iii) les spécifications d'exploitation du titulaire du CTA ;  
(iv) toutes les exigences appropriées portant sur la maintenance et la navigabilité figurant dans le présent règlement ;  
(v) les exigences du présent règlement relatives aux manuels.

(c) Tout titulaire d'un CTA doit :

(1) spécifier, dans les termes de politique générale du Manuel d'exploitation, les devoirs et responsabilités ainsi que les pouvoirs du personnel requis par le présent chapitre ;

(2) indiquer, dans le Manuel d'exploitation, les noms et adresses professionnelles des personnes affectées à ces postes ; et

notifier, dans les 10 jours à l'ANAC de tout changement de personnel ou de poste à pourvoir pour tout poste indiqué.

Insertion de l'alinéa (f) du § **6.3.2.11 - SYSTÈME DE MANAGEMENT DE LA QUALITÉ (SMQ)**, ci-après :

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

Insertion du § **6.3.2.12 - SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ (SMS)**, ci-après :

(a) Le titulaire d'un CTA doit mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable pour l'ANAC.

Le cadre pour la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité figure dans le RAC 21, relatif à la gestion de la sécurité aérienne.

**B - TEXTES PARTICULIERS****PREMIER MINISTRE, CHEF DU GOUVERNEMENT**

## ATTRIBUTION DE GESTION DELEGUEE

**Décret n° 2018-308 du 9 août 2018** portant attribution à la société Kouilou Power s.a de la gestion déléguée de la centrale électrique à gaz de Djéno

Le Premier ministre, chef du Gouvernement,

Vu la Constitution ;

Vu la loi n° 14-2003 du 10 avril 2003 portant code de l'électricité ;

Vu le décret n° 2017--247 du 17 juillet 2017 fixant les modalités de délégation de gestion du service public de l'électricité ;

Vu le décret n° 2017-371 du 21 août 2017 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Sur rapport du ministre de l'énergie et de l'hydraulique,

Décète :

Article premier : Conformément aux dispositions de l'article 23 du décret n° 2017-247 susvisé, la gestion déléguée de la centrale électrique à gaz de Djéno est attribuée à la société Kouilou Power s.a immatriculée au registre de commerce et du crédit mobilier CG/PNR/ 17 B 414, et dont le siège est situé à Pointe-Noire, sis avenue de l'Emeraude concession ex-OCER.

Article 2 : La société Kouilou Power s.a prendra en charge, dans le cadre de cette gestion déléguée, la réhabilitation, le développement et l'exploitation de la centrale électrique à gaz de Djéno, y compris les ouvrages et biens nécessaires à son exploitation, situés dans la zone industrielle de Djéno à Pointe-Noire.

Article 3 : La gestion déléguée de la centrale électrique à gaz de Djéno se fait conformément aux dispositions des lois et règlements en vigueur dans le secteur de l'électricité.

Article 4 : La présente autorisation donne droit à la société Kouilou Power s.a de mener toutes les démarches auprès des administrations publiques compétentes, en vue de l'obtention des titres et droits nécessaires à la prise en charge effective de la gestion déléguée de la centrale électrique à gaz de Djéno, dans le cadre d'un contrat de concession de service public de l'électricité à conclure avec l'Etat.

Article 5 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 9 août 2018

Par le Premier ministre, chef du Gouvernement

Clément MOUAMBA

Le ministre de l'énergie et de l'hydraulique,

Serge Blaise ZONIABA

Le ministre d'Etat, ministre de l'économie, de l'industrie et du portefeuille public,

Gilbert ONDONGO

**MINISTERE DE L'INTERIEUR ET DE LA DECENTRALISATION**

## NOMINATION

**Décret n° 2018-305 du 9 août 2018** portant nomination du secrétaire permanent du Conseil consultatif des sages et des notabilités traditionnelles

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;

Vu la loi organique n° 31-2017 du 7 août 2017 déterminant l'organisation, la composition et le fonctionnement du Conseil consultatif des sages et des notabilités traditionnelles ;

Vu le décret n° 2017-371 du 21 août 2017 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement,

Décète :

Article premier : M. **EWENGUE (Jean-Marie)** est nommé secrétaire permanent du Conseil consultatif des sages et des notabilités traditionnelles.

Article 2 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 9 août 2018

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le Premier ministre, chef du Gouvernement,

Clément MOUAMBA

Le ministre de l'intérieur et de la décentralisation,

Raymond Zéphirin MBOULOU

Le ministre des finances et du budget,

Calixte NGANONGO

**Décret n° 2018-306 du 9 août 2018** portant nomination du secrétaire permanent du Conseil national du dialogue

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;



Vu la loi organique n° 30-2017 du 7 août 2017 déterminant l'organisation, la composition et le fonctionnement du Conseil national du dialogue ;

Vu le décret n° 2017-371 du 21 août 2017 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;  
Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement,

Décète :

Article premier : M. **MBERI (Martin)** est nommé secrétaire permanent du Conseil national du dialogue.

Article 2 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 9 août 2018

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le Premier ministre, chef du Gouvernement,

Clément MOUAMBA

Le ministre de l'intérieur  
et de la décentralisation,

Raymond Zéphirin MBOULOU

Le ministre des finances et du budget,

Calixte NGANONGO

**Décret n° 2018-307 du 9 août 2018** portant nomination du secrétaire permanent du Conseil consultatif de la société civile et des organisations non gouvernementales

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;

Vu la loi organique n° 32-2017 du 7 août 2017 déterminant l'organisation, la composition et le fonctionnement du Conseil consultatif de la société civile et des organisations non gouvernementales ;  
Vu le décret n° 2017-371 du 21 août 2017 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;  
Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement,

Décète :

Article premier : M. **EWANGUI (Germain Céphas)** est nommé secrétaire permanent du Conseil consultatif de la société civile et des organisations non gouvernementales.

Article 2 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 9 août 2018

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le Premier ministre, chef du Gouvernement,

Clément MOUAMBA

Le ministre de l'intérieur et de la décentralisation,

Raymond Zéphirin MBOULOU

Le ministre des finances et du budget,

Calixte NGANONGO

**Arrêté n° 6525 du 9 août 2018.** Sont nommés secrétaires au Conseil consultatif des sages et des notabilités traditionnelles :

MM. :

- **MOUSSABOU (Jules)**
- **LESSIA (Albert)**

Le présent arrêté prend effet à compter de la date de prise de fonctions des intéressés.

**Arrêté n° 6526 du 9 août 2018.** Sont nommés secrétaires au Conseil national du dialogue :

MM. :

- **BASSEYILA (Dominique)**
- **NONAULT (Jean Pierre)**

Le présent arrêté prend effet à compter de la date de prise de fonctions des intéressés.

**Arrêté n° 6527 du 9 août 2018.** Sont nommés secrétaires au Conseil consultatif de la société civile et des organisations non gouvernementales :

- M. **ZOULA (Daniel)**
- Mme **BIANGANA VOUKA (Rosalie)**

Le présent arrêté prend effet à compter de la date de prise de fonctions des intéressés.

## **MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE**

### NOMINATION

**Arrêté n° 6783 du 17 août 2018.** Le lieutenant-colonel **M'BAYI (Daudier Claude)** est nommé chef de division des réalisations à la direction des études et des réalisations de la direction générale de l'équipement.

L'intéressé percevra, à ce titre, les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent arrêté prend effet à compter de la date de prise de fonctions par l'intéressé.

**Arrêté n° 6784 du 17 août 2018.** Le commandant **LOULENGO (Gervais Hippolyte Freddy)** est nommé chef de division de la coopération militaire



à la direction des relations internationales et de la coopération militaire de la direction générale des affaires stratégiques et de la coopération militaire.

L'intéressé percevra, à ce titre, les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent arrêté prend effet à compter de la date de prise de fonctions par l'intéressé.

CHANGEMENT D'ARMEE  
(REGULARISATION)

**Arrêté n° 6785 du 17 août 2018.** L'adjudant-chef **OBA (Wilfrid)** des forces armées congolaises, ayant obtenu le diplôme d'officier de police selon la note de service n° 0443/MIDDL/DGAFE/ENSP du 29 mai 2017 et nommé sous-lieutenant de police par arrêté n° 5191 du 27 juillet 2017, est admis à servir dans la police nationale par voie de changement d'armée pour compter du 30 juin 2016.

La notification du présent arrêté sera faite à l'intéressé par les soins du directeur du personnel et de l'instruction civique de l'armée de terre contre un récépissé dûment daté, signé et à adresser à la direction générale des ressources humaines du ministère de la défense nationale.

Le chef d'état-major général des forces armées congolaises et le directeur général de l'administration, des finances et de l'équipement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté.

CHANGEMENT D'ARMEE

**Arrêté n° 6786 du 17 août 2018.** L'adjudant **OBAMI (Nestor)** des forces armées congolaises, en service au ministère de l'intérieur et de la décentralisation, ayant obtenu le diplôme de brevet technique n° 2, option « sécurité » selon la note de service n° 00994/MID/DGAFE/DFO du 18 novembre 2017, est admis à servir dans la police nationale par voie de changement d'armée.

La notification du présent arrêté sera faite à l'intéressé par les soins du directeur du personnel et de l'instruction civique de l'armée de terre contre un récépissé dûment daté, signé et à adresser à la direction générale des ressources humaines du ministère de la défense nationale.

Le chef d'état-major général des forces armées congolaises et le directeur général de l'administration, des finances et de l'équipement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté.

NOMINATION (RECTIFICATIF)

**Arrêté n° 6787 du 17 août 2018** portant rectificatif d'orthographe de nom sur l'arrêté n° 16324 du 29 juin 2015 portant nomination des officiers des forces armées congolaises et de la gendarmerie nationale au titre de l'année 2015 (3<sup>e</sup> trimestre 2015)

Sont nommés à titre définitif pour compter du 1<sup>er</sup> juillet 2015 (3<sup>e</sup> trimestre 2015).

Pour le grade de : Capitaine ou lieutenant de vaisseau de 2<sup>e</sup> classe

SECTION 2 : MINISTERE DE LA DEFENSE  
NATIONALE

I - STRUCTURES RATTACHEES AU  
MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE

B - DIRECTIONS CENTRALES

SANTE

Au lieu de :

Lieutenant **OBANGA** (Guy Faustin Romuald)

Lire :

Lieutenant **OBONGA** (Guy Faustin Romuald)

Le chef d'état-major général des forces armées congolaises, le commandant de la gendarmerie nationale et le directeur général de l'administration, des finances et de l'équipement sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté.

MINISTERE DES FINANCES ET DU BUDGET

AGREMENT

**Arrêté n° 6173 du 6 août 2018** portant agrément de M. **MPOUONGUI (Clève Fortuné)** en qualité de directeur général de la mutuelle d'épargne et de crédit des chrétiens unis (MECRECU), établissement de microfinance de première catégorie

Le ministre des finances  
et du budget,

Vu la Constitution ;

Vu la convention de coopération monétaire du 22 novembre 1972 ;

Vu le convention du 16 octobre 1990 portant création de la commission bancaire de l'Afrique centrale ,

Vu le règlement n° 01102/CEMAC/UMAC/COBAC du 13 avril 2002 relatif aux conditions d'exercice et de contrôle de l'activité de microfinance dans la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ;

Vu le décret n° 2010-561 du 3 août 2010 portant attributions et organisation de la direction générale des institutions financières nationales ;

Vu le décret n° 2013-218 du 30 mai 2013 portant organisation du ministère de l'économie, des finances, du plan, du portefeuille public et de l'intégration ;

Vu le décret n° 2017-373 du 22 août 2017 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2017- 406 du 10 octobre 2016 relatif aux attributions du ministre des finances et du budget ;

Vu la correspondance référencée n° 0567/MEFBPP-CAB du 10 juillet 2017 par laquelle le ministre des finances, du budget et du portefeuille public de la

République du Congo transmet à la commission bancaire de l'Afrique centrale, pour avis conforme, le dossier de demande d'agrément de M. **MPOUONGUI (Clève Fortuné)** en qualité de directeur général de la mutuelle d'épargne et de crédit des chrétiens unis, établissement de microfinance de première catégorie, conformément aux articles 29, 30 et 31 du règlement n° 01/02/CEMAC/UMAC/COBAC du 13 avril 2002 ; Vu la décision COBAC D-2018/014 du 28 février 2017 portant avis conforme pour l'agrément de M. **MPOUONGUI (Clève Fortuné)** en qualité de directeur général de la mutuelle d'épargne et de crédit des chrétiens unis, établissement de microfinance de première catégorie,

Arrête :

Article premier : M. **MPOUONGUI (Clève Fortuné)** est agréé en qualité de directeur général de la mutuelle d'épargne et de crédit des chrétiens unis, en sigle MECRECU, établissement de microfinance de première catégorie.

A cet effet, il est autorisé à effectuer pour le compte de la mutuelle d'épargne et de crédit des chrétiens unis, les opérations et services autorisés aux établissements de microfinance classés en première catégorie, ainsi que toutes les opérations connexes définies par la réglementation en vigueur.

Article 2 : Le présent arrêté sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 6 août 2018

Calixte NGANONGO

## MINISTERE DE L'ENSEIGNEMENT SUPERIEUR

### NOMINATION

**Arrêté n° 6523 du 9 août 2018.** M. **FAYETTE MIKANO (Alain César)** est nommé chef de service de la coopération bilatérale à la direction de la coopération du ministère de l'enseignement supérieur.

L'intéressé percevra les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent arrêté prend effet à compter de la date de prise de fonctions de l'intéressé.

**Arrêté n° 6524 du 9 août 2018.** M. **BOUMA (Timplard)** est nommé chef de service informatique à la direction des nouvelles technologies de l'information et de la communication du ministère de l'enseignement supérieur.

L'intéressé percevra les indemnités prévues par les textes en vigueur.

Le présent arrêté prend effet à compter de la date de prise de fonctions de l'intéressé.

## PARTIE NON OFFICIELLE

### - ANNONCE -

#### DECLARATION D'ASSOCIATIONS

Création

Département de Brazzaville

Année 2018

**Récépissé n° 196 du 8 juin 2018.** Déclaration à la préfecture du département de Brazzaville de l'association dénommée : "**AMIS 98**", en sigle "**A.98**". Association à caractère *social*. *Objet* : favoriser et renforcer les liens d'amitié, de solidarité et d'entraide entre les membres ; promouvoir l'assistance multiforme entre les membres. *Siège social* : 4, rue Pombo, quartier Domaine, arrondissement 9 Djiri, Brazzaville. *Date de la déclaration* : 24 mai 2018.

Année 2016

**Récépissé n° 321 du 21 novembre 2016.** Déclaration à la préfecture du département de Brazzaville de l'association dénommée : "**ORGANISATION DE REINSERTION EDUCATIVE, SOCIALE ET PROFESSIONNELLE**", en sigle "**ORESP**". Association à caractère *socioéconomique*. *Objet* : insérer et réinsérer socialement et professionnellement les démunis, les marginalisés et les exclus du système scolaire ; promouvoir le développement de l'éducation spécialisée et des métiers du social. *Siège social* : 3, rue Christophe Miatoko, quartier Kinsoundi, arrondissement 1 Makélékélé, Brazzaville. *Date de la déclaration* : 21 octobre 2016.

Département du Niari

Année 2017

**Récépissé n° 0011 du 30 juin 2011.** Déclaration à la préfecture du département du Niari de l'association dénommée : "**ASSOCIATION POUR LA DEFENSE DES VALEURS HUMAINES**", en sigle "**A.D.V.H.**". Association à caractère *social*. *Objet* : œuvrer à la réalisation des valeurs morales, culturelles et sociales contribuant à la concorde, la solidarité et la paix entre les hommes ; défendre partout et en toutes circonstances les principes universels des droits de l'homme. *Siège social* : 34, rue Mboukou Auguste, arrondissement 1, Dolisie. *Date de la déclaration* : 7 février 2014.







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