

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

- LOI -

23 mai Loi n° 14-2024 portant création du centre africain de recherche en intelligence artificielle..... 619

- DECRETS ET ARRETES -

A - TEXTES GENERAUX

MINISTERE DU CONTROLE D'ETAT, DE LA QUALITE DU SERVICE PUBLIC ET DE LA LUTTE CONTRE LES ANTIVALEURS

27 mars Décret n° 2024-118 fixant les règles de gestion de l'offre de service public..... 620

MINISTERE DES HYDROCARBURES

23 mai Décret n° 2024-206 portant attribution à la Société nationale des pétroles du Congo d'un permis d'exploitation d'hydrocarbures liquides ou gazeux dit « Nanga V »..... 626

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

24 mai Arrêté n° 10240 fixant les règles relatives à la collecte, au stockage et à l'analyse des événements de sécurité..... 627

24 mai Arrêté n° 10241 fixant les règles régissant l'exercice de la fonction d'enquêteur de sécurité de l'aviation civile..... 640

24 mai Arrêté n° 10242 fixant les règles régissant les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile..... 646

B - TEXTES PARTICULIERS

MINISTERE DE L'INTERIEUR, DE LA DECENTRALISATION ET DU DEVELOPPEMENT LOCAL

Radiation

23 mai Arrêté n° 10194 portant radiation des cadres de la gendarmerie nationale de neuf sous-officiers 665

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

23 mai Arrêté n° 10195 portant agrément de la société
ATLANTIK CONGO AIRWAYS en qualité de
transporteur aérien public..... 666

**MINISTERE DE LA JUSTICE, DES DROITS HUMAINS
ET DE LA PROMOTION DES PEUPLES AUTOCHTONES***Actes en abrégé*

- Nomination..... 666

- Changement de nom patronymique..... 670

PARTIE NON OFFICIELLE**- ANNONCE LEGALE -**

- Déclaration d'associations..... 670

PARTIE OFFICIELLE

- LOI -

Loi n° 14-2024 du 23 mai 2024 portant création du centre africain de recherche en intelligence artificielle

L'Assemblée nationale et le Sénat ont délibéré et adopté ;

Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article premier : Il est créé un établissement public administratif à caractère scientifique et technique, doté de la personnalité morale et de l'autonomie financière, dénommé centre africain de recherche en intelligence artificielle », en sigle « CARIA » .

Article 2 : Le siège du centre africain de recherche en intelligence artificielle est fixé à Brazzaville, dans le département de Brazzaville. Toutefois, si les circonstances l'exigent, il peut être transféré en tout autre lieu du territoire national par décret en Conseil des ministres.

Article 3 : Le centre africain de recherche en intelligence artificielle est placé sous la tutelle administrative et technique du ministre chargé de l'économie numérique, sous la tutelle scientifique du ministre chargé de la recherche scientifique.

Article 4 : Le centre africain de recherche en intelligence artificielle est un établissement de recherche, de formation et de développement.

A ce titre, il est chargé, notamment de :

- proposer des stratégies nationales de développement sur les technologies de l'intelligence artificielle et autres technologies émergentes ;
- assurer la formation continue certifiante dans le domaine de l'intelligence artificielle ;
- orienter l'utilisation de l'intelligence artificielle pour promouvoir le développement économique et social du continent ;
- promouvoir la recherche et le développement en cyber sécurité, en protection des données à caractère personnel et autres technologies émergentes ;
- servir les chercheurs de toute l'Afrique et au-delà en mettant à leur disposition des laboratoires d'intelligence artificielle à la pointe de la technologie ;
- orienter les chercheurs dans des projets industriels concernant les domaines de l'intelligence artificielle qui garantiront le développement socio-économique du continent ;
- encourager et soutenir les différentes start-ups et initiatives en matière d'intelligence artificielle ;

- promouvoir la recherche, le développement dans les télécommunications et l'économie digitale ;
- promouvoir la collaboration entre le monde universitaire et les industries dans le domaine de l'intelligence artificielle et de la robotique ;
- promouvoir les travaux et mener des recherches standards et interdisciplinaires avancées dans les grands domaines de l'intelligence artificielle ;
- diffuser les connaissances et l'expertise dans les domaines de l'intelligence artificielle ;
- promouvoir l'accès inclusif à l'intelligence artificielle et aux innovations numériques ;
- explorer le potentiel de l'intelligence artificielle macroéconomiques dans différents secteurs d'activités ;
- améliorer le paysage actuel de la recherche en intelligence artificielle tant publique du Congo qu'en Afrique ;
- explorer de nouveaux domaines de recherche sur l'intelligence artificielle au service de l'homme ;
- apporter son concours à la formation, à la recherche et par la recherche des étudiants en doctorat et en master en partenariat avec les universités locales et régionales pour développer des projets de recherche en intelligence artificielle ;
- mettre en œuvre les projets basés sur les produits et services de l'intelligence artificielle.

Article 5 : Le centre africain de recherche en intelligence artificielle est administré par un comité de direction et géré par une direction générale.

Article 6 : Le président du comité de direction et le directeur général du centre africain de recherche en intelligence artificielle sont nommés par décret en Conseil des ministres.

Article 7 : Les ressources du centre africain de recherche en intelligence artificielle sont constituées par :

- la dotation initiale ;
- la subvention de l'Etat ;
- les fonds de concours ;
- les dons et legs.

Article 8 : Les attributions, l'organisation et le fonctionnement des organes d'administration et de gestion du centre africain de recherche en intelligence artificielle sont fixés par des statuts approuvés par décret en Conseil des ministres.

Article 9 : La présente loi sera publiée au Journal officiel et exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Brazzaville, le 23 mai 2024

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le Premier ministre, chef du Gouvernement,

Anatole Collinet MAKOSSO

Le ministre des postes, des télécommunications
et de l'économie numérique,

Léon Juste IBOMBO

Le ministre de l'économie et des finances,

Jean-Baptiste ONDAYE

Le ministre du budget, des comptes publics
et du portefeuille public,

Ludovic NGATSE

La ministre de l'enseignement supérieur, de la recherche
scientifique et de l'innovation technologique,

Delphine Edith EMMANUEL ADOUKI

- DECRETS ET ARRETES -

A - TEXTES GENERAUX

**MINISTERE DU CONTROLE D'ETAT, DE LA
QUALITE DU SERVICE PUBLIC ET DE LA LUTTE
CONTRE LES ANTIVALEURS**

Décret n° 2024-118 du 27 mars 2024 fixant
les règles de gestion de l'offre de service public

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;

Vu la loi organique n° 36-2017 du 3 octobre 2017
relative aux lois de finances ;

Vu la loi n° 35-2012 du 6 décembre 2012 autorisant
la ratification de la charte sur les valeurs et les principes
du service public et de l'administration de l'Union
africaine ;

Vu la loi n° 20-2015 du 29 octobre 2015 règlementant
le système national de normalisation et de gestion de
la qualité ;

Vu la loi n° 10-2017 du 9 mars 2017 portant code
relatif à la transparence et à la responsabilité dans la
gestion des finances publiques ;

Vu la loi n° 31-2019 du 10 octobre 2019 d'orientation
de la performance de l'action publique ;

Vu la loi n° 68-2022 du 16 août 2022 portant statut
général de la fonction publique ;

Vu la loi n° 74-2022 du 16 août 2022 portant loi d'orien-
tation sur le développement durable ;

Vu la loi n° 33-2023 du 17 novembre 2023 portant
gestion durable de l'environnement en République du
Congo ;

Vu le décret n° 95-85 du 14 avril 1995 fixant les horai-
res de travail des administrations et établissements
publics administratifs ;

Vu le décret n° 2003-327 du 19 décembre 2003 portant
code de conduite des agents publics ;

Vu le décret n° 2012-1217 du 6 décembre 2012 portant
ratification de la charte sur les valeurs et les principes
du service public et de l'administration ;

Vu le décret n° 2018-170 du 24 avril 2018 portant
approbation des statuts de l'agence congolaise de nor-
malisation et de la qualité ;

Vu le décret n° 2021-300 du 12 mai 2021 portant
nomination du Premier ministre, chef du Gouver-
nement ;

Vu le décret n° 2021-330 du 6 juillet 2021 relatif
aux attributions du ministre du contrôle d'Etat, de
la qualité du service public et de la lutte contre les
antivaleurs ;

Vu le décret n° 2022-91 du 2 mars 2022 portant
organisation du ministère du contrôle d'Etat, de la
qualité du service public et de la lutte contre les anti-
valeurs dans l'administration publique ;

Vu le décret n° 2022-1850 du 24 septembre 2022
portant nomination des membres du Gouvernement ;

En Conseil des ministres,

Décrète :

TITRE I : DISPOSITIONS GENERALES

Article premier : Le présent décret fixe, en application
de l'article 2 de la loi n° 31-2019 du 10 octobre 2019
susvisée, les règles de gestion de l'offre de service
public en République du Congo.

Article 2 : Au sens du présent décret, les termes ci-
après sont définis ainsi qu'il suit :

- accréditation : la reconnaissance formelle de
la compétence d'une organisation pour réaliser
des activités spécifiques d'évaluation de la
conformité ;
- administration publique : l'ensemble des
services administratifs du pouvoir central et
des collectivités locales, destiné à produire
des services répondant aux besoins d'intérêt
général ;
- assurance qualité : l'ensemble des procédures
et règles à mettre en place dans le but de
garantir la qualité du produit ou service aux
usagers ;
- attentes : ensemble des souhaits des usagers
quant à la nature, la qualité et la manière dont
est fourni un service ;
- audit qualité : le processus systématique,
indépendant et documenté fondé sur des
preuves permettant d'évaluer de manière ob-
jective la conformité à des critères d'audit ;
- certification : la preuve irréfutable, délivrée par
un organisme tierce, impartial, qu'un produit,
service ou organisation, respecte les exigences
d'un référentiel ou d'une norme déterminée ;
- conditions générales de l'offre (CGO) : l'en-
semble de règles qui régissent la relation en-
tre l'administration et l'ensemble des parties
prenantes ;
- conformité : la satisfaction d'une exigence
préétablie ;
- contrôle qualité : la procédure visant à s'as-
surer de la conformité d'un produit ou d'un
service offert ou fourni ;
- délégation de service public : le contrat par
lequel une personne morale de droit public
confie la gestion d'un service public dont elle
a la responsabilité à un délégataire public ou

privé, dont la rémunération est substantiellement liée au résultat de l'exploitation du service ;

- intérêt général : les intérêts, les valeurs et objectifs partagés par l'ensemble des membres d'une société et qui procurent un bien-être à tous les individus. C'est la finalité de l'action de l'Etat ou des institutions censées intéresser et servir une population dans son ensemble au niveau d'un pays sans qu'il soit nécessaire d'en définir le contenu exact ;
- non-conformité : la non-satisfaction d'une exigence préétablie ;
- parcours usager : l'ensemble des étapes et des interactions qu'un individu effectue lorsqu'il interagit avec le service public, de la découverte initiale jusqu'à l'achèvement de l'objectif ;
- processus : l'ensemble des activités en interaction qui transforme les éléments d'entrée en éléments de sortie en leur apportant de la valeur ajoutée ;
- qualité du service public : la capacité d'un service fourni à satisfaire les besoins exprimés ou implicites des usagers ;
- régulation du service public : l'ensemble des règles, pratiques et encadrement des services publics, dont les objectifs prioritaires sont le bon fonctionnement, la protection, la stabilité des services aux usagers ;
- satisfaction de l'utilisateur : la perception de l'utilisateur sur l'écart entre ses attentes et la performance des produits et services fournis ;
- service public : l'activité d'intérêt général définie, créée et contrôlée par l'autorité publique et soumise, à des degrés variables, à un régime juridique spécial, quel que soit l'organisme, public ou privé, qui a la charge de l'assurer effectivement ;
- service universel : l'ensemble des services minimums ou de base, considérés comme essentiel, auxquels tous les citoyens ont accès à un prix abordable ;
- usager : la personne physique ou morale ayant recours aux prestations d'un service public et utilisant effectivement les services de l'administration.

Article 3 : Le périmètre d'action du présent décret recouvre les institutions relevant des secteurs ci-après :

- les services publics administratifs (SPA) : les services publics soumis à une gestion publique directe ;
- les services publics industriels et commerciaux (SPIC) : les services publics soumis à une gestion privée.

Article 4 : Les règles de gestion de l'offre de service public, au sens du présent décret, s'appliquent aux actions publiques ci-après :

- la gestion des conditions de l'offre de service public ;
- la gestion des politiques, programmes et projets publics ;

- la gestion des finances publiques ;
- la gestion des ressources humaines ;
- le pilotage du système de la performance des administrations publiques.

Article 5 : La gestion de l'offre de service public comprend : la production, la distribution, la régulation et l'assurance qualité des services publics.

A cet effet, le présent décret permet à toute administration publique de :

- instituer les bases permettant de définir le service public dans son secteur d'activité ;
- définir la mission du service public ;
- classer et recenser les services publics ;
- évaluer la qualité du service public produit et fourni ;
- mesurer la satisfaction des usagers ;
- le cas échéant, imposer des obligations de service public.

Article 6 : Pour garantir à l'utilisateur, un service public de qualité, toutes les administrations publiques ont l'obligation de mettre en place le système de management de la qualité conformément aux normes et standards nationaux ou internationaux.

Article 7 : L'objectif de « qualité » du service public mentionné à l'article 2, alinéa 2 de la loi d'orientation de la performance de l'action publique, est garanti par l'adoption, par chaque administration publique, de l'approche processus et de l'établissement d'une cartographie des processus.

Article 8 : La mise en place d'une démarche qualité s'articule systématiquement autour des quatre (4) étapes majeures suivantes :

- la réalisation d'un état des lieux ;
- la détermination du plan d'action ;
- la réalisation des actions ;
- la mesure des améliorations et la poursuite de la mise en œuvre.

Article 9 : L'infrastructure « qualité » du service public s'appuie sur les éléments suivants :

- les normes et référentiels ;
- les règlements techniques ;
- l'évaluation de la conformité des actes administratifs publics posés par les administrations publiques ;
- les inspections et les investigations ;
- le management de la qualité ;
- la certification.

Article 10 : Le ministère du contrôle d'Etat, de la qualité du service public et de la lutte contre les anti-valeurs est responsable de l'accompagnement à l'implémentation, du suivi et de l'évaluation du système management de la qualité du service public dans l'ensemble des administrations publiques.

Article 11 : Le système de management de la qualité s'appuie sur une architecture documentaire qui se décline en cinq ensembles :

- un manuel qualité comprenant les objectifs clés du système et la charte qualité ;
- une cartographie des processus détaillant les descriptifs et les interactions entre processus ;
- un manuel de procédures décrivant les modes opératoires des activités ;
- les instructions de travail décrivant l'opérationnalisation des processus et l'exécution des tâches ;
- les enregistrements assurant la traçabilité des activités réalisées et les résultats obtenus.

Les ensembles documentaires précités constituent les principales catégories de documents nécessaires à la mise en œuvre du système de management de la qualité. Les détails y afférents feront l'objet d'un texte spécifique.

Article 12 : Toute administration est tenue d'appliquer et de respecter les principes essentiels issus de la charte sur les valeurs et les principes du service public et de l'administration de l'Union africaine, entre autres :

- l'égalité des usagers devant le service public et l'administration ;
- l'impartialité, l'équité et le respect de la légalité ;
- la continuité du service public en toute circonstance ;
- l'adaptation du service public aux besoins des usagers ;
- le professionnalisme et l'éthique dans le service public et l'administration ;
- la promotion et la protection des droits des usagers et des agents du service public ;
- l'institutionnalisation d'une culture de reddition de comptes, d'intégrité et de transparence dans le service public et l'administration ;
- l'usage effectif, efficace et responsable des ressources.

Article 13 : Toutes les administrations publiques sont tenues de sauvegarder l'intérêt général dans leur gestion d'offre de service.

TITRE II : DES SPECIFITES DE L'OFFRE DE SERVICE PUBLIC

Article 14 : Chaque administration publique, dans ses activités de production, de distribution, de régulation et de contrôle qualité doit déterminer les risques et les opportunités associés à son fonctionnement, les évaluer et mettre en place les actions visant à les présenter, les réduire ou les éliminer.

Article 15 : Les administrations publiques sont tenues de présenter, de façon semestrielle au ministère en charge de la qualité du service public, les résultats issus de leur matrice de gestion des risques ainsi que les solutions retenues pour leur gestion afin d'en évaluer l'efficacité. Pour chaque type de risque, l'administra-

tion concernée est tenue d'élaborer une échelle de cotation des risques répertoriés et leur limite d'acceptabilité.

Article 16 : Toute administration publique est tenue d'effectuer une analyse de son fonctionnement interne grâce à des outils pertinents choisis selon leurs secteurs d'activités.

Article 17 : Les structures privées, bénéficiaires d'une convention de délégation de service public, doivent respecter les principes essentiels de l'offre de service public, tels que mentionnés dans le présent décret.

Article 18 : Le parcours usager est constitué de plusieurs étapes propres aux spécificités de chaque administration. Il est donc nécessaire que chacune d'elles mette en place une description détaillée du parcours usager permettant de cartographier les étapes successives de ses usagers. Ainsi, il permettra de comprendre, améliorer l'expérience de l'utilisateur et identifier les points forts et les points faibles du parcours afin d'optimiser la satisfaction, la fidélité et les performances du service.

Il doit être disponible, affiché dans les locaux ou sur demande auprès des agents du service concerné et également consultable en ligne.

TITRE III : DE L'OFFRE DE SERVICE PUBLIC

Chapitre 1 : De la production de l'offre de service public

Article 19 : Pour une gestion optimale de l'offre de service, chaque administration publique est tenue de produire un guide des conditions générales de l'offre de service public. Ce dernier renseigne sur tous les aspects liés à la gestion de l'offre du service public comme la liste des services publics offerts, les spécificités de production et de distribution, les délais de mise à disposition, les critères d'évaluation de la qualité du service fourni ainsi que l'expérience du parcours usager.

Article 20 : Pour garantir le respect du principe d'intérêt général, l'élaboration du guide des conditions générales de l'offre de service public comprend les rubriques suivantes :

- la définition des objectifs en matière du type de service à proposer et de la cible à atteindre en termes de satisfaction de l'utilisateur ;
- l'analyse de l'environnement et les exigences des usagers en matière des offres et de la qualité attendue, des forces, des faiblesses, des menaces et opportunités propres au service public fourni ;
- l'identification et la sélection des prestataires externes répondant aux critères de sélection selon la vision et les objectifs de l'administration publique fournisseuse du service public ;
- la mise en place des procédures de gestion des plaintes et réclamations des usagers ;
- un registre des retours d'expérience des usagers ;

- un répertoire des risques existants et ceux pouvant survenir afin de pouvoir les prévenir et les gérer.

Article 21 : Les services publics produisent eux-mêmes, les services qu'ils offrent aux usagers. Ils peuvent également faire appel à des prestataires externes.

L'intervention de prestataires externes doit être signifiée aux usagers par voie officielle.

Article 22 : L'administration publique peut déléguer la production et/ou la fourniture et/ou la régularité et/ou le contrôle et/ou la gestion d'un service public à une entreprise privée par le biais d'un contrat appelé convention.

Article 23 : Selon les secteurs économiques, ce contrat de délégation de service peut prendre la forme :

- de concession ;
- d'affermage ;
- de régie intéressée ;
- de gérance.

Chaque contrat de délégation de service public est élaboré en respectant les dispositions des textes en vigueur dans chaque secteur. Ces délégataires sont soumis à des contrôles et à des inspections comme les administrations publiques classiques, conformément aux textes en vigueur en République du Congo.

Chapitre 2 : De la distribution du service public

Article 24 : Les canaux de distribution du service public doivent être connus des usagers. On distingue

- le canal physique : nécessite la présence physique de l'utilisateur
- le canal traditionnel d'accès à distance : permet l'interaction à distance entre l'utilisateur et l'administration publique (téléphone, courrier postal etc...);
- le canal électro numérique : permet de dématérialiser le traitement des demandes des utilisateurs (courriel, site internet, applications mobiles, kiosques interactifs, etc...)

Article 25 : La production, la régulation et la distribution du service public doivent faire l'objet de procédure écrite, connue obligatoirement de tous les agents impliqués et les usagers, à titre indicatif.

Le cas échéant, le service public a l'obligation d'afficher les tarifs en vigueur et les taxes y afférentes dans la facture et/ou un tableau affiché accessible à tous les usagers pour garantir la transparence.

Article 26 : Le Gouvernement est tenu de recenser et d'établir une liste de services de base afin de mettre en place et garantir aux couches de populations les plus démunies l'accès à des services publics minimums ou services universels.

Chapitre 3 : De la régulation, de l'évaluation et de l'amélioration du service public

Article 27 : La régulation du service public vise à préserver, garantir et stabiliser l'offre du service public mise à la disposition des usagers.

Pour atteindre les objectifs de performance de l'action publique, la régulation du service public implique de considérer les attentes et les besoins de l'utilisateur afin de satisfaire efficacement.

Article 28 : Les administrations publiques, sous la coordination du ministère en charge de la qualité du service public, évaluent, de manière périodique, la satisfaction et la perception de leurs utilisateurs, au moyen d'enquêtes, de questionnaires de satisfaction ou de tout autre moyen scientifique pertinent et objectif.

Article 29 : Les utilisateurs du service public ont la possibilité de dénoncer ou de signaler officiellement, par courrier ou autre moyen légal, un service public non conforme, au moyen d'une procédure simplifiée et rendue publique. La dénonciation se fera auprès des services habilités ou au ministère en charge de la qualité du service public

Article 30 : Les établissements publics à caractère industriel et commercial sont tenus de prendre en compte et de dignifier dans leur facturation ou dans la fixation des prix, les variables liées à la régularité, la continuité de l'offre, la fréquence, les dysfonctionnements et tout autre facteur ayant participé à la détérioration de la qualité et des conditions de son offre du service distribué.

Les administrations concernées par ces dysfonctionnements sont tenues de prendre des mesures comme des gestes commerciaux à l'égard des utilisateurs, sous le contrôle de leurs hiérarchies.

Article 31 : Les fournisseurs des services publics de première nécessité ont l'obligation d'informer leurs utilisateurs des éventuels dysfonctionnements pouvant survenir, par voie de média (radio, télévision et autres), dans le respect des délais fixés par les textes en vigueur.

Article 32 : Les réclamations des utilisateurs sur la qualité du service public doivent être prises en compte et traitées selon les délais arrêtés dans le guide des conditions générales de l'offre.

Celles-ci doivent donner lieu à une réponse appropriée à l'utilisateur plaignant au sein de ladite administration publique afin d'agir en conséquence, dans un souci d'amélioration continue.

Les administrations sont tenues de prendre des dispositions légales garantissant l'anonymat et la protection, sous toutes les formes, des citoyens qui dénoncent les mauvaises pratiques dans l'offre de service public.

Article 33 : Les responsables de services publics doivent établir des procédures permettant de déceler des éventuels problèmes dans la chaîne de fourniture du service.

Selon le problème décelé, il convient d'informer les usagers des éventuels risques encourus dans la consommation et/ou l'utilisation du produit ou du service. Le cas échéant, des rappels de produits doivent être organisés et vulgarisés officiellement.

Le ministère du contrôle d'Etat, de la qualité du service public et de la lutte contre les antivaleurs est obligatoirement tenue informé de toute survenance et des mesures prises.

Article 34 : Le champ d'application de la régulation du service public recouvre plusieurs fonctions :

- la surveillance du respect de la réglementation nationale et communautaire des (Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale et Union africaine) en matière d'offre de service public, la détection des anomalies de fonctionnement des services publics vis-à-vis de l'intérêt général et les corrections nécessaires ;
- l'identification des développements et innovations en termes de services aux usagers et technologies utilisées ;
- le contrôle de la tarification et des prix applicables aux services offerts aux usagers ;
- l'évaluation du respect des exigences du système de management de la qualité ;
- les conditions d'indemnisation financière ;
- l'évaluation de l'efficacité économique et sociale des services.

Article 35 : La qualité et la pertinence du service public sont appréciées sur la base d'une grille d'évaluation reposant notamment sur les critères suivants :

- la disponibilité ;
- la compétence ;
- la diligence ;
- la fiabilité ;
- la courtoisie ;
- la communication ;
- la compréhension de l'utilisateur ;
- la crédibilité ;
- la sécurité ;
- l'accessibilité.

Article 36 : Les administrations publiques doivent œuvrer à la dématérialisation de leurs services afin d'améliorer leurs performances et permettre de faciliter l'accès aux démarches administratives.

Ainsi, la qualité de service numérique s'apprécie au travers les quatre dimensions suivantes :

- la qualité et la pertinence des informations disponibles sur le site Internet ou l'interface numérique de l'administration ;
- l'ergonomie et l'esthétique du site Internet ou de l'interface numérique permettant de faciliter la navigation ;

- la fiabilité et le respect des engagements garantissant la qualité des services offerts par la structure publique ;
- la sécurité, la confidentialité et la protection des données personnelles et financières conformément aux dispositions légales en vigueur.

Chapitre 4 : De l'assurance qualité

Article 37 : Les administrations publiques doivent fournir des produits et services conformes aux normes nationales, internationales et aux spécifications techniques, non dangereux pour les usagers et de qualité. Elles sont donc tenues de tout mettre en œuvre afin de garantir la qualité du service public fourni.

Article 38 : Chaque administration en poursuivant ses objectifs qualité, répond aux exigences de performance du Gouvernement.

Article 39 : Le système de management de la qualité mis en place permettra le suivi et l'évaluation de la qualité des services et la satisfaction des usagers. Il devra reposer sur un système d'informations pertinent et adapté à l'environnement de notre pays.

L'accès au système d'information devra être sécurisé avec des autorisations en cas d'inscription de modification, d'extraction ou de suppression des informations afin de garantir leur intégrité et leur fiabilité.

Article 40 : Le système de management de la qualité devra être documenté, mis à jour en fonction des changements et événements impactant le service public concerné.

Article 41 : Le système de management de la qualité tient compte de l'expérience usager et des risques liés à l'environnement dans la production et la distribution des services public. Il est maintenu à jour des avancées et des changements relatifs au service public. Ainsi, les administrations publiques s'inscrivent durablement dans l'amélioration continue des services offerts aux usagers.

Article 42 : Le système de management de la qualité doit être efficace. Il conviendra donc d'identifier les agents compétents dans le domaine, de les former ou faire appel à un prestataire externe pour une mise en œuvre effective et pour son bon fonctionnement dans la fourniture du service public aux usagers.

Article 43 : Les agents doivent, par conséquent, être formés à la mise en œuvre, à la gestion, à l'utilisation du système de management de qualité mais également à être sensibilisés à l'intérêt de ce système et aux conséquences liées au non-respect des exigences de celui-ci.

Article 44 : Les administrations publiques doivent disposer en leur sein de responsables qualité formés au système de management de la qualité.

Article 45 : Les audits qualité sont effectués selon le programme annuel des audits du ministère en charge

de la qualité du service public. Les résultats de ces audits permettront d'alimenter le rapport semestriel sur la gouvernance publique, destiné à l'attention du Premier ministre.

Article 46 : Le contrôle de la qualité du service public fourni aux usagers relève de la compétence, du ministère du contrôle d'État, de la qualité du service public et de la lutte contre les antivaleurs, par sa direction générale de la qualité du service public.

Article 47 : Le contrôle de la qualité prendra la forme d'une enquête ou d'un audit qualité au sein de l'administration contrôlée.

La direction générale de la qualité du service public est également habilitée à effectuer des contrôles et audits de conformité et de validation de la démarche qualité de façon inopinée dans l'ensemble des administrations publiques.

L'entité contrôlée sera informée au moins quinze (15) jours avant, par voie officielle.

Article 48 : Toute administration publique est tenue de se rendre disponible pour tout contrôle de la qualité de ses services offerts aux usagers.

Article 49 : Le contrôle de la qualité se fait selon les normes nationales, internationales et les exigences réglementaires en vigueur en République du Congo.

Article 50 : La direction générale de la qualité du service public met en place un dispositif de labellisation des administrations publiques permettant d'encourager ces dernières à instaurer le système de management de la qualité du service public d'une part, et d'imprégner l'administration publique de la culture qualité, d'autre part.

Ce dispositif a pour but de reconnaître, récompenser et encourager les administrations publiques qui se sont engagées dans la démarche qualité.

Article 51 : Les administrations publiques doivent mettre en place le système de management de la qualité, avec des outils de gestion reconnus et référencés par le ministère en charge de la qualité du service public.

Article 52 : Les administrations publiques doivent renforcer la formation et la motivation des agents d'accueil, vitrine de l'administration publique et de ses services aux usagers.

Article 53 : Les responsables de service public doivent mettre en place des procédures permettant la maîtrise des délais dans le traitement des requêtes des usagers et la résolution de leurs problèmes.

TITRE IV : DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

Article 54 : Le pilotage stratégique du système de management de la qualité du service public relèvera du comité interministériel de la qualité du service public, placé sous l'autorité du Premier ministre.

En effet, l'amélioration continue de la qualité du service public passe par :

- la définition rigoureuse d'une stratégie globale pour la gouvernance des services publics, pilotée par le Premier ministre. Elle garantit la cohérence, la transversalité et l'intégration à l'ensemble des services publics selon la stratégie définie dans le présent décret ;
- l'amélioration de l'accueil des usagers et du traitement de leurs requêtes ;
- la simplification des démarches et procédures, en assurant le recours par les usagers si nécessaire ;
- l'accélération de la dématérialisation des procédures et de leur diffusion ;
- l'inculcation de la redevabilité et de l'obligation de rendre des comptes, des gestionnaires des administrations publiques.

Article 55 : La gestion opérationnelle du système de management de la qualité du service public et la régulation de l'offre de service public relèvent de la compétence de la direction générale de la qualité du service public.

Article 56 : L'engagement des administrations publiques pour le respect des citoyens et des usagers devra être concrétisé par une charte qualité élaborée par la direction générale de la qualité du service public.

Article 57 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 27 mars 2024

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le Premier ministre, chef du Gouvernement,

Anatole Collinet MAKOSSO

Le ministre d'Etat, ministre de la fonction publique, du travail et de la sécurité sociale,

Firmin AYESEA

Le ministre de l'environnement, du développement durable et du bassin du Congo,

Arlette SOUDAN-NONAUT

Le ministre du contrôle d'Etat, de la qualité du service public et de la lutte contre les antivaleurs,

Jean-Rosaire IBARA

Le ministre de l'économie et des finances,

Jean-Baptiste ONDAYE

Le ministre du budget, des comptes publics et du portefeuille public,

Ludovic NGATSE

MINISTERE DES HYDROCARBURES

Décret n° 2024-206 du 23 mai 2024 portant attribution à la Société nationale des pétroles du Congo d'un permis d'exploration d'hydrocarbures liquides ou gazeux dit « Nanga V »

Le Président de la République,

Vu la Constitution ;
Vu la loi n° 1-98 du 23 avril 1998 portant création de la Société nationale des pétroles du Congo ;
Vu la loi n° 28-2016 du 12 octobre 2016 portant code des hydrocarbures ;
Vu la loi n° 74-2022 du 16 août 2022 portant loi d'orientation sur le développement durable ;
Vu la loi n° 33-2023 du 17 novembre 2023 portant gestion durable de l'environnement en République du Congo ;
Vu le décret n° 2003-100 du 7 juillet 2003 relatif aux attributions du ministre des hydrocarbures ;
Vu le décret n° 2008-15 du 11 février 2008 fixant la procédure d'attribution des titres miniers d'hydrocarbures liquides ou gazeux ;
Vu le décret n° 2017-420 du 9 novembre 2017 portant approbation des statuts de la Société nationale des pétroles du Congo ;
Vu le décret n° 2021-300 du 12 mai 2021 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;
Vu le décret n° 2022-472 du 8 août 2022 portant organisation du ministère des hydrocarbures ;
Vu le décret n° 2022-1850 du 24 septembre 2022 portant nomination des membres du Gouvernement ;

En Conseil des ministres,

Décrète :

Article premier : Il est attribué à la Société nationale des pétroles du Congo un permis d'exploration d'hydrocarbures liquides ou gazeux dit « Nanga V ».

Article 2 : Le permis d'exploration Nanga V est attribué pour une durée initiale de validité de quatre (4) ans. Il peut faire l'objet de deux renouvellements d'une durée de trois (3) ans chacun, dans les conditions prévues par le code des hydrocarbures.

Article 3 : La superficie totale du permis d'exploration Nanga V est de cent soixante-quinze virgule cinq kilomètres carrés (175,5 km²). Elle est comprise à l'intérieur des périmètres définis par les cartes et les coordonnées géographiques jointes aux annexes I et II du présent décret.

Cette superficie sera réduite selon les modalités prévues à l'annexe IV du présent décret.

Article 4 : Le programme minimum de travaux à exécuter sur ce permis d'exploration est défini à l'annexe III du présent décret.

Article 5 : Pour la mise en valeur dudit permis ainsi que du ou des permis d'exploitation qui en découle-

ront, la société nationale des pétroles du Congo s'est associée à la société Oriental Energy SAU.

Le contracteur se décline ainsi qu'il suit :

- SNPC (titulaire) : 15 % ;
- Oriental Energy SAU (opérateur) : 85 %.

La société Oriental Energy SAU est désignée opérateur dudit permis.

Article 6 : La société Oriental Energy SAU versera à l'Etat congolais un bonus d'attribution dont les termes et conditions seront fixés dans un accord conclu avec l'Etat.

Ce bonus ne constitue pas un coût pétrolier récupérable.

Article 7 : Les dispositions du présent décret entreront en vigueur à la date de publication de celui-ci.

Article 8 : Le ministre des hydrocarbures et le ministre de l'économie et des finances sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret.

Article 9 : Le présent décret sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 23 mai 2024

Par le Président de la République,

Denis SASSOU-N'GUESSO

Le Premier ministre, chef du Gouvernement

Anatole Collinet MAKOSSO

Le ministre des hydrocarbures,

Bruno Jean Richard ITOUA

Le ministre de l'économie et des finances,

Jean-Baptiste ONDAYE

Le ministre de l'environnement, du développement durable et du bassin du Congo,

Arlette SOUDAN-NONAUT

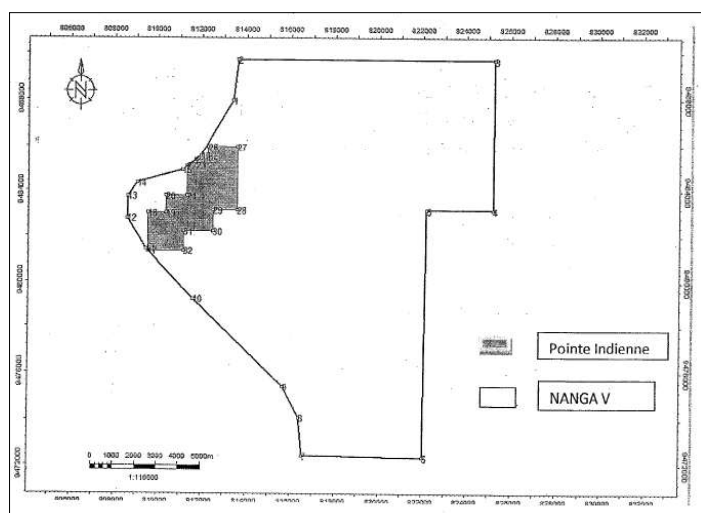
ANNEXE I : COORDONNEES GEOGRAPHIQUES DU PERMIS NANGA V

Superficie : 175,5 Km²

X	Y	Points
813392.7	9487972.27	1
813598.1	9489734.69	2
825250	9489700	3
825184.73	9483134.68	4

822160.13	9483146.93	5
822024.77	9472335.17	6
16536.35	9472399.66	7
816381.13	9474087.66	8
815654.23	9475399.57	9
811599.06	9479221.44	10
809442.67	9481446.74	11
808556.26	9482788.06	12
808587.05	9483735.61	13
809035.03	9484341.65	14
811103.82	9484915.14	15
811922.48	9485533.28	16
809528.07	9481363.57	17
809529.21	9483015.59	18
810357.22	9483012.59	19
810360.22	9483762.6	20
811311.24	9483759.6	21
811311.24	19485099.63	22
811721.8	9485099.2	23
811720.15	9485376.98	24
812264.52	9485378.63	25
812264.07	9485956.42	26
813569.49	9485956.62	27
813568.27	9483133.59	28
812505.26	9483134.89	29
812503.95	9482214.44	30
811157.23	9482214.58	31
811159.1	9481361.16	32

ANNEXE II : CARTE DU PERMIS NANGA V

Superficie : 175,5 Km²

ANNEXE III : PROGRAMME MINIMUM DE TRAVAUX

Période I (4 ans) :

- forages - 2 puits d'exploration ;
- bonus social - 200 KUSD travaux Cuvette et 100 KUSD projet social.

Période II (3 ans) :

- acquisition sismique 3D en cas de découverte ;
- forages - 3 puits d'appréciation ;
- bonus social - 100 KUSD projet social.

Période III (3 ans) :

- forages - 1 puits d'exploration ;
- bonus social - 100 KUSD projet social.

ANNEXE IV : RENDU DE SURFACE

A la fin de la durée initiale du permis d'exploration « NANGA V », le titulaire rendra 50% de la surface initiale de la zone de permis, après exclusion de toute zone couverte par un permis d'exploitation ou pour laquelle une demande de permis d'exploitation a été déposée.

A la fin de la première période de renouvellement du permis d'exploration « NANGA V », le titulaire rendra 50% de la zone de permis restante, après exclusion de toute zone couverte par un permis d'exploitation ou pour laquelle une demande de permis d'exploitation a été déposée.

A la fin de la seconde période de renouvellement du permis d'exploration « NANGA V » ou à la fin d'une éventuelle prorogation dudit permis, le titulaire rendra l'intégralité de la zone de permis restante, à l'exception de toute zone couverte par un permis d'exploitation ou pour laquelle une demande de permis d'exploitation a été déposée.

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

Arrêté n° 10240 du 24 mai 2024 fixant les règles relatives à la collecte, au stockage et à l'analyse des événements de sécurité

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 du 25 juin 2008 ;
Vu le règlement n° 07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des États membres de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ;
Vu la loi n° 29-2019 du 10 octobre 2019 portant protection des données à caractère personnel ;

Vu le décret n° 2010-825 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la sécurité aérienne ;
 Vu le décret n° 2011-732 du 7 décembre 2011 portant attributions et organisation du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ;
 Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;
 Vu le décret n° 2021-324 du 6 juillet 2021 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;
 Vu le décret n° 2022-1850 du 24 septembre 2022 portant nomination des membres du Gouvernement ;
 Vu le décret n° 2023-54 du 24 février 2023 portant organisation du ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Arrête :

Chapitre 1 : Dispositions générales

Article premier : Le présent arrêté fixe les règles relatives à la collecte, au stockage et à l'analyse des événements de sécurité.

Ces règles ont pour objectif de renforcer la sécurité aérienne.

Article 2 : Au sens du présent arrêté, on entend par :

Accident : Evénement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef non habité qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manoeuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et au cours duquel :

- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
 - dans l'aéronef ;
 - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ;
 - directement exposée au souffle des réacteurs.

Sauf, s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres personnes ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ;

- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
 - qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol ;
 - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé.

Sauf, s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les Gommages sont limités à un

seul moteur, y compris à ses capotages ou à ses accessoires, aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage, tels que de petites entailles ou perforations, ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti-couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux, y compris les perforations du radome ;

- c) L'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Autorités compétentes : l'agence nationale de l'aviation civile et le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Culture juste : une culture dans laquelle les agents de première ligne ou d'autres personnes ne sont pas punis pour leurs actions, omissions ou décisions qui sont proportionnées à leur expérience et à leur formation, mais dans laquelle les négligences graves, les manquements délibérés et les dégradations ne sont pas tolérés.

Danger : une situation ou un objet qui est susceptible de causer la mort ou des blessures corporelles, des dommages à l'équipement ou aux structures, une perte de matériel, ou une réduction de la capacité à exécuter les fonctions assignées.

Données personnelles : les noms ou adresses des personnes physiques.

Evénement : tout événement relatif à la sécurité qui met en danger ou qui, s'il n'est pas corrigé ou traité, pourrait mettre en danger un aéronef, ses occupants ou toute autre personne, et qui comprend en particulier les accidents et les incidents graves.

Incident : événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Incident grave : incident dont les circonstances indiquent qu'il a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manoeuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

Notifiant : une personne physique qui notifie un événement ou d'autres informations relatives à la sécurité en vertu du présent arrêté.

Organisme : toute organisation établit en République du Congo fournissant des produits dans le domaine de l'aviation et/ou qui emploie, sous-traite ou utilise les services de personnes qui sont tenues de notifier les événements, conformément à l'article 3 du présent arrêté.

Partie intéressée : toute personne physique ou morale ou tout organisme officiel, doté(e) ou non de sa propre personnalité juridique, qui est en mesure de participer à l'amélioration de la sécurité aérienne en ayant accès aux informations sur les événements qui figurent dans l'une des catégories ci-après :

- fabricants : concepteurs et fabricants d'aéronefs, de moteurs, d'hélices, de pièces, d'équipements d'aéronefs et leurs associations respectives ; concepteurs et fabricants de systèmes et de composants de gestion du trafic aérien (ATM) ; concepteurs et fabricants de systèmes et de composants de services de navigation aérienne (ANS) ; concepteurs et fabricants de systèmes et de composants utilisés du côté piste des aéroports ;
- entretien : organismes s'occupant, de la maintenance ou de la révision des aéronefs, des moteurs, des hélices, des pièces et des équipements des aéronefs ; de l'installation, de la modification, de la maintenance, de la réparation, de la révision, de la vérification en vol ou de l'inspection des services à la navigation aérienne ; ou de la maintenance ou de la révision des systèmes, des composants et des équipements du côté piste des aéroports ;
- exploitants : compagnies aériennes et exploitants d'aéronefs et associations de compagnies aériennes et d'exploitants d'aéronefs ; exploitants d'aéroports et associations d'exploitants d'aéroports ;
- fournisseurs des services de navigation aérienne et prestataires de fonctions spécifiques de gestion du Trafic aérien (ATM) ;
- Prestataires de services aéroportuaires : organisations chargées de l'entretien des aéronefs au sol, y compris l'avitaillement, la préparation du devis de masse, le chargement, le dégivrage et le tractage dans un aéroport, ainsi que le sauvetage et la lutte contre l'incendie ou d'autres services d'urgence ;
- organismes de formation du personnel aéronautique ;
- organisations de pays tiers : autorités de l'aviation civile et autorités d'enquêtes de sécurité des pays tiers ;
- organisations internationales de l'aviation civile ;

- recherche : laboratoires, centres ou entités de recherche publics ou privés, ou universités effectuant des travaux de recherche ou des études sur la sécurité aérienne.

Chapitre 2 : Des comptes rendus

Section 1 : Des comptes rendus obligatoires

Article 3 : Les événements susceptibles de présenter un risque important pour la sécurité aérienne et qui relèvent des catégories ci-après, sont immédiatement notifiés à l'agence nationale de l'aviation civile et au bureau des enquêtes et des accidents d'aviation civile par le système de comptes rendus d'événements obligatoires prévus à l'article 4 du présent arrêté :

- a) les événements liés à l'exploitation de l'aéronef, tels que :
 - les événements liés à des collisions ;
 - les événements liés au décollage et à l'atterrissage ;
 - les événements liés au carburant ;
 - les événements liés au vol ;
 - les événements liés à la communication ;
 - les événements liés à des blessures, aux situations d'urgence et à d'autres situations critiques ;
 - les événements liés à l'incapacité de l'équipage ou à d'autres événements concernant l'équipage ;
 - les événements liés aux conditions météorologiques ou à la sécurité ;
- b) les événements liés à des conditions techniques, à l'entretien et à la réparation de l'aéronef, tels que :
 - les défauts structurels ;
 - les dysfonctionnements du système ;
 - les problèmes concernant l'entretien et la réparation ;
 - les problèmes de propulsion, y compris les moteurs, les hélices et les systèmes à rotor et des problèmes liés aux groupes auxiliaires de puissance ;
- c) les événements liés aux services et aux installations de navigation aérienne, tels que :
 - les collisions, les quasi-collisions ou les risques de collisions ;
 - les événements spécifiques liés à la gestion du trafic aérien (ATM) aux services de navigation aérienne (ANS) ;
 - les événements liés à l'exploitation, en rapport avec l'ATM/les ANS.
- d) les événements en rapport avec les aéroports et les services au sol, tels que :
 - les événements liés aux activités des aéroports et aux installations ;
 - les événements liés à la gestion des passagers, des bagages, du courrier et du fret ;
 - les événements liés aux services d'escale et services connexes.

- e) les événements liés aux aéronefs autres que les aéronefs motorisés complexes, y compris aux planeurs et aux véhicules plus légers que l'air.

La classification détaillée des événements ci-dessus à laquelle il convient de se reporter lors de la notification figure à l'annexe 1 du présent arrêté.

Tout autre événement peut être notifié aux autorités compétentes lorsque la gravité de cet événement ou l'intérêt pour la sécurité aérienne le justifie.

Un événement impliquant un aéronef immatriculé en République du Congo ou exploité par un transporteur aérien congolais est notifié aux autorités compétentes même s'il est survenu hors du territoire international.

Article 4 : Chaque organisme établi en République du Congo met en place dans le cadre de son système de gestion de la sécurité un système de comptes rendus obligatoires pour faciliter la collecte, l'enregistrement et la transmission des renseignements sur les événements prévus à l'article 3 du présent arrêté.

Ce système doit permettre l'identification, la sécurisation, l'enregistrement et la conservation des renseignements sur les événements, d'une manière propre à garantir leur qualité et leur confidentialité tout en permettant leur dépouillement et leur analyse.

Chaque organisme désigne une ou plusieurs personnes chargées de gérer en toute indépendance la collecte, l'évaluation, le traitement, l'analyse et le stockage des renseignements sur les événements notifiés en vertu des dispositions des articles des articles 3 et 7 du présent arrêté.

Il veille à ce que ces personnes disposent d'une formation appropriée et des connaissances aéronautiques nécessaires à l'analyse et au suivi des événements de sécurité.

Le traitement des comptes rendus est effectué de manière à prévenir une utilisation des informations à d'autres fins que la sécurité, et garantit de manière appropriée la confidentialité de l'identité du notifiant et des personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements, en vue de promouvoir une culture juste.

Article 5 : Toute personne physique, dans l'exercice de ses fonctions, figurant dans la liste ci-après, notifie immédiatement les événements visés à l'article 3 du présent arrêté, directement aux autorités compétentes ou dans le cadre du système établi conformément aux dispositions de l'article 4 du présent arrêté à l'organisme qui emploie, sous-traite ou utilise les services du notifiant :

- les membres d'équipage de conduite ;
- les membres d'équipage de cabine ;
- les agents techniques d'exploitation ;
- les techniciens de maintenance d'aéronefs ;
- le personnel des organismes de maintenance et de gestion du maintien de navigabilité des aéronefs ;

- le personnel des organismes de conception et de construction d'aéronefs ;
- les contrôleurs de la circulation aérienne ;
- le personnel des fournisseurs de services de la navigation aérienne ;
- les opérations de stations aéronautiques ;
- le personnel d'aire de trafic ;
- le personnel des exploitants d'aérodrome ;
- le personnel des opérateurs d'assistance en escale.

Lorsqu'il s'agit d'événement lié à la gestion du trafic aérien, l'exploitant ou le commandant de bord informe également le fournisseur des services de la navigation aérienne qui notifie cet événement aux autorités compétentes.

Article 6 : A la suite de la notification d'un événement, les organismes adressent à l'agence nationale de l'aviation civile et au bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, dans le cas d'un incident, par compte rendu, les renseignements collectés dès que possible, et en tout état de cause dans un délai de 72 heures après qu'elle a eu connaissance de l'événement.

Section 2 : Des comptes rendus volontaires

Article 7 : Toute personne ayant connaissance d'un événement quelconque prévu à l'article 3 du présent arrêté ou non, présentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne, notifie aux autorités compétentes, même si elle n'est pas impliquée dans l'événement, pour améliorer la sécurité aérienne.

Article 8 : Chaque organisme met en place un système de comptes rendus volontaires pour faciliter la collecte :

- de renseignements sur les événements qui ne seraient pas collectés dans le cadre du système de comptes rendus obligatoires ;
- d'autres informations relatives à la sécurité qui sont perçues par le notifiant comme représentant un danger réel ou potentiel pour la sécurité aérienne.

Section 3 : De la qualité et du contenu des comptes rendus d'événements

Article 9 : Les comptes rendus d'événements prévus à l'article 6 du présent arrêté contiennent au moins les informations énumérées à l'annexe 2 du présent arrêté.

Les organismes mettent en place des procédures de contrôle de la qualité des données afin d'améliorer la cohérence des données.

Les autorités compétentes établissent les formulaires de notification pour la transmission des comptes rendus d'événements et leurs éventuelles analyses.

Chapitre 3 : De l'analyse et du suivi des événements

Article 10 : Les autorités compétentes évaluent les événements de sécurité et classifient chaque évène-

ment suivant le niveau de risque qu'il présente pour la sécurité.

Elles définissent les mesures urgentes à prendre en réponse des événements présentant un risque élevé pour la sécurité aérienne.

Article 11 : Les organismes mettent en place une procédure pour l'analyse des événements collectés en application des dispositions des articles 4 et 8 du présent arrêté, en vue d'identifier les dangers pour la sécurité associés aux événements ou aux groupes d'événements identifiés.

Sur la base de cette analyse, chaque organisme détermine les mesures préventives ou correctives qui doivent, le cas échéant, être adoptées pour améliorer la sécurité aérienne.

Article 12 : Lorsque, à la suite de l'analyse des événements un organisme identifie une mesure corrective ou préventive appropriée requise pour remédier à des défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité aérienne, elle :

- met en œuvre cette mesure en temps utile ;
- met en place une procédure de contrôle de la mise en œuvre et de l'efficacité de la mesure.

Chaque organisme visé à l'article 4 du présent arrêté communique régulièrement à son personnel et au personnel sous contrat des informations relatives à l'analyse et au suivi des événements qui font l'objet de mesures préventives ou correctives.

Article 13 : Lorsqu'un organisme identifie un risque réel ou potentiel en matière de sécurité aérienne à la suite de son analyse des événements ou du groupe notifiés en vertu de l'article 3 du présent arrêté, il communique aux autorités compétentes dans un délai de trente (30) jours suivant la date de notification de l'événement par le notifiant :

- les premiers résultats de l'analyse effectuée, le cas échéant ;
- les éventuelles mesures à prendre.

L'organisme notifie les résultats finaux de l'analyse, si besoin est, dès qu'ils sont disponibles, au plus tard trois (3) mois à compter de la date de notification de l'événement.

Article 14 : L'agence nationale de l'aviation civile et le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ont accès à l'analyse réalisée.

L'agence nationale de l'aviation civile contrôle de manière appropriée les mesures prises par les organismes dont elle est responsable. Lorsque l'agence nationale de l'aviation civile conclut que la mise en œuvre et l'efficacité des mesures notifiées ne permettent pas de remédier aux défaillances réelles ou potentielles en matière de sécurité, elle veille à ce que d'autres mesures appropriées soient prises et mises en œuvre par l'organisme concerné.

Chapitre 4 : De la confidentialité et de l'utilisation appropriée des informations

Article 15 : Les autorités compétentes prennent les mesures nécessaires pour garantir la confidentialité des renseignements sur les événements qu'ils reçoivent en vertu des dispositions des articles 3 et 7 du présent arrêté.

Article 16 : Les autorités compétentes ne mettent pas à disposition ou n'utilisent pas les informations sur les événements :

- en vue de l'imputation de fautes ou de responsabilités ;
- pour toute autre fin que le maintien ou l'amélioration de la sécurité aérienne.

Chapitre 5 : De la protection des sources d'informations

Article 17 : Chaque organisme veille à ce que l'ensemble des données personnelles ne soit mis à la disposition des membres du personnel de cet organisme autres que les personnes désignées conformément aux dispositions de l'article 4 alinéa 3 du présent arrêté, lorsque cette nécessité est indispensable pour enquêter sur des événements en vue d'améliorer la sécurité aérienne.

Article 18 : En cas de procédure disciplinaire ou administrative instituée, les informations contenues dans les comptes rendus d'événements ne sont pas utilisées contre :

- les notifiants ;
- les personnes mentionnées dans les comptes rendus d'événements.

Le premier alinéa de cet article ne s'applique pas aux cas prévus à l'article 19 du présent arrêté.

Sauf dans les cas où les dispositions de l'article 19 du présent arrêté s'appliquent, les membres du personnel et le personnel sous contrat qui notifient un événement ou qui sont mentionnés dans les comptes rendus d'événements conformément aux dispositions des articles 4 et 5 du présent arrêté, ne subissent aucun préjudice de la part de leur employeur ou de l'organisme pour laquelle les services sont fournis sur la base des informations communiquées par le notifiant.

Article 19 : La protection prévue à l'article 18 du présent arrêté ne s'applique pas aux situations suivantes :

- en cas de manquement délibéré aux normes en vigueur ;
- en cas de méconnaissance caractérisée, sérieuse et grave d'un risque évident et de manquement très grave à l'obligation professionnelle de prendre des mesures manifestement requises dans ces circonstances, causant un dommage qui était prévisible à une personne ou à un bien ou ayant pour effet de compromettre sérieusement le niveau de la sécurité aérienne.

Article 20 : Chaque organisme adopte en consultation avec les représentants de son personnel des règles internes décrivant comment les principes de la "culture

juste” sont garantis et appliqués au sein de cet organisme. L’agence nationale de l’aviation civile examine ses règles internes avant leur mise en application.

Les membres du personnel et le personnel sous contrat peuvent notifier à l’agence nationale de l’aviation civile les illégalités présumées aux règles prévues à l’alinéa 1^{er} du présent article.

Les membres du personnel et le personnel sous contrat ne peuvent faire l’objet de sanctions pour cette notification.

L’agence nationale de l’aviation civile établit une procédure de traitement des plaintes des notifiants.

Chapitre 6 : De la base de données d’incidents et d’accidents d’aviation

Article 21 : Les parties intéressées peuvent adresser des demandes d’informations dont elles ont besoin pour améliorer la sécurité aérienne. Elles adressent leurs requêtes au bureau des enquêtes et des accidents d’aviation civile qui évalue et donne suite à chaque demande d’information.

Article 22 : Les événements à notifier, prévus par les dispositions des articles 3 et 7 du présent arrêté sont stockés dans les bases de données respectives des autorités compétentes compatibles avec la taxonomie de l’Organisation de l’aviation civile internationale.

L’agence nationale de l’aviation civile et le bureau des enquêtes et des accidents d’aviation font usage d’un logiciel pour la gestion respective de leurs bases de données de comptes rendus.

Ledit logiciel est également utilisé par les exploitants d’aéronefs et d’aérodromes et les prestataires de services de la navigation aérienne, suivant une procédure particulière fixée par cet organisme et les autorités compétentes.

Chapitre 7 : Dispositions diverses et finales

Article 23 : Le directeur général de l’agence nationale de l’aviation civile et le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d’aviation civile sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l’exécution du présent arrêté.

Article 24 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment l’arrêté n° 11060/MTACMM-CAB du 13 juin 2019 relatif au mécanisme de notification d’événements d’aviation civile, de traitement et de partage de compte rendu, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 24 mai 2024

Honoré SAYI

ANNEXE 1 : LISTE DES EVENEMENTS A NOTIFIER AU MOYEN DE SYSTEMES DE COMPTES RENDUS OBLIGATOIRES

A) EVENEMENTS LIES A L’EXPLOITATION DE L’AERONEF

1. OPERATIONS AERIENNES

1.1 Préparation du vol

1. Utilisation ou insertion de données erronées dans les équipements de navigation ou de calculs de performance mettant ou ayant pu mettre en danger l’aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
2. Transport ou tentative de transport de marchandises dangereuses en violation des législations applicables, y compris étiquetage, emballage et manipulation incorrects de marchandises dangereuses.

1.2. Préparation de l’aéronef

1. Type de carburant incorrect ou carburant contaminé ;
2. Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat.

1.3. Décollage et atterrissage

1. Sortie de voie de circulation ou de piste ;
2. Incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou sur piste ;
3. Incursion sur aire d’approche finale et de décollage (FATO) ;
4. Tout décollage interrompu ;
5. Impossibilité d’atteindre les performances requises ou escomptées lors du décollage, de la remise de gaz ou de l’atterrissage ;
6. Décollage, approche ou atterrissage effectués ou tentés avec un réglage incorrect de la configuration ;
7. Heurt de queue, de pale, d’extrémité d’aile ou de nacelle lors du décollage ou de l’atterrissage ;
8. Poursuite d’une approche non conforme aux culières d’approche stabilisée du transporteur aérien ;
9. Poursuite d’une approche aux instruments en deçà des minimums publiés avec références visuelles inadéquates ;
10. Atterrissage de précaution ou forcé ;
11. Atterrissage trop court ou trop long ;
12. Atterrissage dur.

1.4. Toute phase de vol

1. Perte de contrôle ;
2. Attitude inusuelle, assiette aux conditions ;
3. Sortie de niveau de vol ;
4. Activation d’une protection de l’enveloppe de vol, y compris avertisseur de décrochage, vibreur du manche, poussoir de manche et protections automatiques ;

5. Ecart involontaire de la trajectoire prévue ou assignée d'au moins deux fois les performances de navigation requises ou 10 milles nautiques ;
6. Dépassement des limites du manuel de vol de l'aéronef ;
7. Utilisation d'un réglage incorrect de l'altimètre ;
8. Souffle de réacteur, de rotor ou d'hélice, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
9. Mauvaise interprétation d'un mode des automatismes ou de toute information du poste de pilotage fournie à l'équipage de conduite, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

1.5 Autres types d'événements

1. Largage involontaire de cargaison ou de tout équipement extérieur ;
2. Perte de la conscience de la situation (y compris conscience de l'environnement, des modes et des systèmes, désorientation spatiale et perte de la notion de temps) ;
3. Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

2. EVENEMENTS TECHNIQUES

2.1. Structure et systèmes

1. Perte d'un élément de la structure de l'aéronef en vol ;
2. Perte d'un système ;
3. Perte de la redondance d'un système ;
4. Fuite d'un fluide qui a entraîné un risque d'incendie ou de contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou de l'équipement de l'aéronef, ou qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
5. Dysfonctionnement ou défaut du circuit de carburant ayant eu un effet sur l'alimentation et/ou la distribution du carburant ;
6. Dysfonctionnement ou défaut d'un système d'indication entraînant des indications trompeuses pour l'équipage ;
7. Fonctionnement anormal des commandes de vol tel que commandes asymétriques ou coincées/bloquées [par exemple dispositifs de commande de portance (volets/becs), de traînée (déporteurs), d'attitude (ailerons, gouvernes de profondeur, gouverne de direction)].

2.2. Systèmes de propulsion (y compris moteurs, hélices, systèmes à rotor) et groupes auxiliaires de puissance (APU)

1. Défaillance ou dysfonctionnement important d'une pièce ou d'une commande d'hélice, de rotor ou de groupe turbomoteur ;

2. Dommages causés aux systèmes de rotor principal/de queue ou de transmission et/ou aux systèmes équivalents ou défaillance de ces systèmes ;
3. Extinction, arrêt en vol d'un moteur ou de l'APU lorsque celui-ci est requis [par exemple exploitation d'avions bimoteurs en long-courrier (ETOPS), liste minimale d'équipements (LME)] ;
4. Dépassement des limites d'exploitation du moteur, y compris survitesse ou impossibilité de maîtriser la vitesse d'un élément tournant à grande vitesse (par exemple APU, démarreur pneumatique, conditionnement d'air, moteur à turbine à air, hélice ou rotor) ;
5. Défaillance ou dysfonctionnement d'une pièce de moteur, de groupe turbomoteur, d'APU ou de système de transmission entraînant une ou plusieurs des conséquences suivantes :

- a) système d'inversion de poussée ne fonctionnant pas comme demandé ;
- b) impossibilité de régler la puissance, la poussée ou le régime du moteur (tours par minute) ;
- c) non-confinement de composants/débris.

3. INTERACTION AVEC LES SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE (ANS) ET LA GESTION DU TRAFIC AERIEN (ATM)

- 1) Clairance ATC (contrôle de la circulation aérienne) dangereuse ;
- 2) Interruption prolongée des communications avec unité ATS (services de la circulation aérienne) ou ATM ;
- 3) Instructions contradictoires de différentes unités ATS pouvant entraîner une perte de séparation ;
- 4) Mauvaise interprétation d'une communication radio, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 5) Non-respect intentionnel d'une instruction ATC, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

4. URGENCES ET AUTRES SITUATIONS CRITIQUES

- 1) Tout événement entraînant la déclaration d'une situation d'urgence (« Mayday » ou « PAN PAN ») ;
- 2) Toute combustion, fusion, fumée, émanation, formation d'arc électrique, surchauffe, incendie ou explosion ;
- 3) Air contaminé dans le poste de pilotage ou la cabine passagers, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 4) Application incorrecte, par l'équipage technique ou de cabine, d'une procédure anormale ou d'urgence pour faire face à une situation d'urgence ;
- 5) Utilisation d'un équipement d'urgence, ou d'une procédure anormale, influant sur les performances en vol ou à l'atterrissage ;

- 6) Défaillance d'un système ou d'un équipement de secours ou de sauvetage, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 7) Pression incontrôlable de la cabine ;
- 8) Quantité de carburant dangereusement faible ou quantité de carburant à destination inférieure à la réserve finale réglementaire ;
- 9) Toute utilisation, par l'équipage, du système d'oxygène de l'équipage ;
- 10) Incapacité d'un membre de l'équipage de conduite ou de cabine entraînant une diminution de l'effectif total de l'équipage en deçà du nombre minimal certifié.

5. ENVIRONNEMENT EXTERIEUR ET METEOROLOGIE

1. Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle, y compris un véhicule ;
2. Avis de résolution du système anticollision embarqué (ACAS PA) ;
3. Activation justifiée de l'alarme d'un système anticollision avec le sol tel que GPWS (Ground Proximity Warning System)/TAWS (Terrain Awareness and Warning System) ;
4. Impact d'animaux, y compris collision aviaire ;
5. Dommages causés par un corps étranger/débris (FOb) ;
6. Etat de contamination de la piste inattendu ;
7. Turbulences de sillage ;
8. Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires ;
9. Impact de foudre ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord ;
10. Averse de grêle ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord ;
11. Fortes turbulences ou toute situation entraînant des blessures pour les occupants ou pour lesquelles une inspection est jugée nécessaire ;
12. Cisaillement de vent ou orage important qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
13. Givrage entraînant des difficultés de manœuvre ou ayant provoqué des dégâts à l'aéronef, la perte ou le dysfonctionnement d'un système de bord ;
14. Cendres volcaniques.

6. SECURITE

1. Alerte à la bombe ou détournement ;
2. Difficultés à contrôler des passagers en état d'ébriété, violents ou indisciplinés ;
3. Découverte d'un passager clandestin.

B) EVENEMENTS LIES AUX CONDITIONS TECHNIQUES, A L'ENTRETIEN ET A LA REPARATION DE L'AERONEF

1. PRODUCTION

Produits, pièces ou équipement sortant de l'organisation de production avec des écarts par rapport aux

données de définition applicables, qui pourraient constituer un danger tel que déterminé avec le titulaire du certificat de type ou de l'agrément de conception.

2. CONCEPTION

Toute défaillance, tout dysfonctionnement, défaut ou autre événement, liés à un produit, une pièce ou un équipement, qui ont constitué ou peuvent constituer un danger.

3. ENTRETIEN ET GESTION DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

- 1) Dommages graves causés à la structure (par exemple fissures, déformation permanente, délaminage, décollement, brûlure, usure excessive ou corrosion) constatés lors de l'entretien de l'aéronef ou d'un élément d'aéronef ;
- 2) Fuite ou contamination graves de fluides (par exemple fluides hydrauliques, carburant, huile, gaz ou autres fluides) ;
- 3) Défaillance ou dysfonctionnement d'une pièce de moteur, de groupe turbomoteur et/ou de système de transmission entraînant une ou plusieurs des conséquences suivantes :
 - a) non-confinement de composants/débris ;
 - b) défaillance de la structure du support moteur ;
- 4) Endommagement, défaillance ou défaut d'une hélice, qui pourrait provoquer la séparation en vol de l'hélice ou d'une partie importante de celle-ci et/ou des dysfonctionnements de la commande de l'hélice ;
- 5) Endommagement, défaillance ou défaut de la boîte de transmission/du dispositif additionnel du rotor principal, qui pourrait provoquer la séparation en vol du rotor et/ou des dysfonctionnements de la commande du rotor ;
- 6) Dysfonctionnement important d'un système ou d'un équipement essentiel à la sécurité, y compris d'un système ou d'un équipement de secours, lors des essais d'entretien ou impossibilité d'activer ces systèmes après l'entretien ;
- 7) Assemblage ou installation incorrects d'éléments de l'aéronef, constatés lors d'une procédure d'inspection ou d'essai non prévue à cet effet ;
- 8) Erreur d'appréciation d'un défaut grave ou non-respect grave de LME et des procédures liées au compte rendu matériel du livret technique ;
- 9) Dommages graves causés au système d'interconnexion du câblage électrique (EWIS) ;
- 10) Tout défaut d'une pièce essentielle à durée de vie limitée entraînant son retrait avant la fin de sa durée de vie ;

- 11) Recours à des produits, éléments ou matériels d'origine inconnue ou suspecte, ou à des éléments critiques inutilisables ;
- 12) Données ou procédures d'entretien applicables trompeuses, incorrectes ou insuffisantes qui pourraient entraîner des erreurs d'entretien importantes, y compris à cause de problèmes linguistiques ;
- 13) Contrôle ou application incorrects des limites ou de la périodicité de l'entretien de l'aéronef ;
- 14) Remise en service après entretien d'un aéronef qui présente une non-conformité compromettant la sécurité du vol ;
- 15) Dommages graves causés à un aéronef lors des opérations d'entretien, en raison d'un entretien incorrect ou du recours à du matériel de soutien au sol inadapté ou inutilisable, exigeant des mesures d'entretien supplémentaires ;
- 16) Cas répertoriés de combustion, fusion, fumée, formation d'arc électrique, surchauffe ou incendie ;
- 17) Tout événement au cours duquel les performances humaines, y compris la fatigue du personnel, ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave ;
- 18) Dysfonctionnement important, problème de fiabilité ou problème récurrent de qualité de l'enregistrement d'un enregistreur de vol (tel qu'un enregistreur des paramètres de vol, des liaisons de données ou des conversations du poste de pilotage) ou absence des informations nécessaires pour garantir l'aptitude au service d'un enregistreur de vol.

C) EVENEMENTS LIES AUX CONDITIONS TECHNIQUES, A L'ENTRETIEN ET A LA REPARATION DE L'AERONEF

1. EVENEMENTS LIES A L'AERONEF

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle, y compris quasi-impact avec le sol sans perte de contrôle (quasi-CFIT) ;
- 2) Non-respect des minimums de séparation ;
- 3) Séparation insuffisante ;
- 4) Avis de résolution ACAS (AGAS RA) ;
- 5) Impact d'animaux, y compris collision aviaire ;
- 6) Sortie de voie de circulation ou de piste ;
- 7) Incursion réelle ou potentielle sur voie de circulation ou sur piste ;
- 8) Incursion sur aire d'approche finale et de décollage ;
- 9) Non-respect par l'aéronef d'une clairance ATC ;
- 10) Non-respect par l'aéronef des réglementations ATM applicables ;

- a) non-respect par l'aéronef des procédures ATM publiées applicables ;
- b) non-respect des règles d'utilisation de l'espace aérien, y compris pénétration non autorisée dans un espace aérien ;
- c) non-respect des prescriptions relatives au transport et à l'utilisation d'équipements aéronautiques liés à l'ATM, telles que prévues par les règlements applicables.

- 11) Événements liés à une confusion d'indicatifs d'appel.

2. DEGRADATION OU INTERRUPTION TOTALE DES SERVICES OU FONCTIONS

- 1) Impossibilité d'assurer les services ATM ou de remplir les fonctions ATM :
 - a) impossibilité d'assurer les services de la circulation aérienne ou de remplir les fonctions correspondantes ;
 - b) impossibilité d'assurer les services de gestion de l'espace aérien ou de remplir les fonctions correspondantes ;
 - c) impossibilité d'assurer les services de gestion des courants de trafic aérien et de gestion de la capacité ou de remplir les fonctions correspondantes.
- 2) informations manquantes ou largement incorrectes, corrompues, inadéquates ou trompeuses de la part de tout service de soutien, y compris contamination de la piste ;
- 3) Défaillance du service de communication ;
- 4) Défaillance du service de surveillance.

D) EVENEMENTS LIES AUX AERODROMES ET AUX SERVICES AU SOL

1. GESTION DE LA SECURITE D'UN AERODROME

1.1 Événements liés aux aéronefs et aux obstacles

1. Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle ;
2. Impact d'animaux, y compris collision aviaire ;
3. Sortie de piste ou de voie de circulation ;
4. Incursion réelle ou potentielle sur piste ou sur voie de circulation ;
5. Incursion sur aire d'approche finale et de décollage (FATO) ou sortie de FATO ;
6. Non-respect d'une clairance, instruction ou restriction par un aéronef ou un véhicule opérant sur l'aire de mouvement d'un aéroport (par exemple erreur de piste, de voie

de circulation ou de zone réservée d'un aéroport) ;

7. Objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aéroport, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
8. Présence sur l'aéroport, ou dans ses environs, d'obstacles qui ne sont pas publiés dans l'AIP (publication d'information aéronautique) ou un NOTAM (avis aux navigants) et/ou qui ne sont pas correctement balisés ;
9. Interférence d'un départ en autonome, du repoussage ou du roulage de l'aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne ;
10. Passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic ;
11. Dégâts causés par le souffle d'un réacteur, d'un rotor ou d'une hélice ;
12. Déclaration d'une situation d'urgence (« Mayday » ou « PAN PAN »)

1.2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions

- 1) Interruption ou défaillance des communications entre :
 - a) l'exploitant de l'aéroport, un véhicule ou tout autre personnel au sol, et les services de la circulation aérienne ou de gestion des aires de trafic ;
 - b) les services de gestion des aires de trafic et un aéronef, un véhicule ou les services de la circulation aérienne.
- 2) Défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aéroport, qui a mis ou aurait pu mettre en danger un aéronef ou ses occupants ;
- 3) Défaillance importante dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aéroport ;
- 4) Défaillance du système d'alerte d'urgence de l'aéroport ;
- 5) indisponibilité des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie eu égard aux exigences applicables.

1.3. Autres événements

- 1) Incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aéroport, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;

- 2) Événements liés à la sûreté de l'aéroport (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe) ;
- 3) Absence de notification d'un changement important dans les conditions d'exploitation de l'aéroport, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 4) Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat ;
- 5) Déversement important de carburant pendant l'avitaillement ;
- 6) Chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris oxygène, azote, huile et eau potable) contaminés ou de type incorrect ;
- 7) Défaillance dans le traitement d'une piste contaminée ;
- 8) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

2. SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE DE L'AERONEF

2.1. Événements liés aux aéronefs et aux aéroports

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, entre un aéronef et un autre aéronef, le sol ou un obstacle ;
- 2) Incursion sur piste ou sur voie de circulation ;
- 3) Sortie de piste ou de voie de circulation ;
- 4) Dommages importants de la structure, des systèmes ou des équipements de l'aéronef résultant du transport de bagages, de courrier ou de fret ;
- 5) Interférence d'un départ en autonome du repoussage ou du roulage de l'aéronef avec un véhicule, un équipement ou une personne ;
- 6) Objet intrus sur l'aire de mouvement de l'aéroport, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 7) Passagers ou personnes non autorisées laissés sans surveillance sur une aire de trafic ;
- 8) incendie, fumée ou explosion dans les installations, les environs et les équipements de l'aéroport, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 9) Événements liés à la sûreté de l'aéroport (par exemple intrusion, sabotage, alerte à la bombe).

2.2. Dégradation ou interruption totale des services ou fonctions

- 1) Interruption ou défaillance des communications avec un aéronef, un véhicule, les services de la circulation aérienne ou les services de gestion des aires de trafic ;
- 2) Défaillance importante, dysfonctionnement ou défaut d'un équipement ou d'un système d'aérodrome, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef ou ses occupants ;
- 3) Carences importantes dans l'éclairage, le marquage ou la signalisation de l'aérodrome.

2.3. Événements spécifiques aux services d'assistance en escale

- 1) Manutention ou chargement incorrects des passagers, des bagages, du courrier ou du fret, susceptibles d'avoir un effet important sur la masse et/ou le centrage de l'aéronef (y compris erreurs importantes dans les calculs du devis de masse) ;
- 2) Retrait de l'équipement d'embarquement entraînant une mise en danger des occupants de l'aéronef ;
- 3) Arrimage ou fixation incorrects des bagages, du courrier ou du fret, susceptibles de mettre en danger l'aéronef, ses équipements ou ses occupants, de quelque manière que ce soit, ou d'empêcher une évacuation d'urgence ;
- 4) Transport, tentative de transport ou manutention de marchandises dangereuses, qui a entraîné ou aurait pu entraîner un risque pour la sécurité de l'exploitation ou créé une situation d'insécurité (par exemple incident ou accident dû à des marchandises dangereuses, tel que défini dans les Instructions techniques de l'OACI) ;
- 5) Non-respect de la réconciliation entre bagages passagers ;
- 6) Non-respect des procédures requises en matière de services d'assistance en escale des aéronefs, notamment des procédures en matière de dégivrage, d'avitaillement en carburant ou de chargement, y compris positionnement incorrect ou retrait d'un équipement ;
- 7) Déversement important de carburant pendant l'avitaillement ;
- 8) Chargement de quantités incorrectes de carburant susceptible d'avoir un effet important sur l'autonomie, les performances, le centrage ou la résistance de la structure de l'aéronef ;
- 9) Chargement de carburant ou d'autres fluides essentiels (y compris oxygène, azote, huile et eau potable) contaminés ou de type incorrect ;

10) Défaillance, dysfonctionnement ou défaut de l'équipement au sol utilisé pour l'assistance en escale, provoquant ou pouvant provoquer des dégâts à l'aéronef [par exemple flèche de remorquage ou groupe de démarrage au sol (GPU)] ;

11) Traitement dégivrant/antigivrant manquant, incorrect ou inadéquat ;

12) Dégâts à l'aéronef provoqués par un équipement ou des véhicules d'assistance en escale, y compris dégâts précédemment non notifiés ;

13) Tout événement au cours duquel les performances humaines ont directement contribué ou auraient pu contribuer à un accident ou un incident grave.

E) EVENEMENTS LIES AUX AERONEFS AUTRES QUE LES AERONEFS MOTORISES COMPLEXES, Y COMPRIS AUX PLANEURS ET AUX VEHICULES PLUS LEGERS QUE L'AIR

1. AERONEFS AUTRES QUE LES AERONEFS MOTORISES COMPLEXES A L' EXCEPTION DES PLANEURS ET DES VEHICULES PLUS LEGERS QUE L'AIR

1.1 Opérations aériennes

- 1) Perte de contrôle involontaire ;
- 2) Atterrissage en dehors de l'aire d'atterrissage prévue ;
- 3) Impossibilité d'atteindre les performances de l'aéronef, escomptées en conditions normales, lors du décollage, de la montée ou de l'atterrissage ;
- 4) Incursion sur piste ;
- 5) Sortie de piste ;
- 6) Tout vol effectué au moyen d'un aéronef inapte au vol ou pour lequel la préparation de vol était incomplète, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 7) Vol involontaire en conditions IMC (conditions météorologiques de vol aux instruments) d'un aéronef non certifié IFR (règles de vol aux instruments), ou d'un pilote non qualifié IFR, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 8) Largage involontaire de cargaison.

1.2. Événements techniques

- 1) Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aile ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice) ;

- 2) Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée ;
- 3) Défaillance ou détérioration importante de la structure de l'aéronef ;
- 4) Perte d'un élément de la structure ou d'une installation de l'aéronef en vol ;
- 5) Défaillance d'un moteur, d'un rotor, d'une hélice, d'un système d'alimentation en carburant ou de tout autre système essentiel ;
- 6) Fuite d'un fluide ayant entraîné un risque d'incendie ou contamination dangereuse de la structure, des systèmes ou l'équipement de l'aéronef, ou un danger pour les occupants.

1.3. Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien

- 1) Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne ;
- 2) Non-respect de l'espace aérien.

1.4. Urgences et autres situations critiques

- 1) Tout événement entraînant un appel d'urgence ;
- 2) Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur de l'aéronef ;
- 3) Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.

1.5. Environnement extérieur et météorologie

- 1) Collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle ;
- 2) Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un autre aéronef, le sol ou un obstacle, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence ;
- 3) Impact d'animaux, y compris collision aviaire ayant provoqué des dégâts à l'aéronef ou la perte ou le dysfonctionnement d'un service essentiel ;
- 4) Interférence avec l'aéronef causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotes, modèles réduits ou par des moyens similaires ;
- 5) Impact de foudre provoquant des dégâts à l'aéronef ou la perte de fonctions de l'aéronef ;

- 6) Fortes turbulences ayant entraîné des blessures pour les occupants ou justifié de soumettre l'aéronef à une inspection après vol en turbulence ;
- 7) Givrage, y compris du carburateur, qui a mis ou aurait pu mettre en danger l'aéronef, ses occupants ou toute autre personne.

2. PLANEURS

2.1. Opérations aériennes

- 1) Perte de contrôle involontaire ;
- 2) Tout événement au cours duquel le pilote du planeur n'a pas pu larguer le câble de treuilage ou de remorquage et a dû recourir aux procédures d'urgence ;
- 3) Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur du planeur ;
- 4) Pour un planeur motorisé, défaillance du moteur lors du décollage ;
- 5) Tout vol effectué au moyen d'un planeur inapte au vol ou pour lequel une préparation de vol incomplète a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne.

2.2. Événements techniques

- 1) Vibration anormalement forte (par exemple entrée en résonance d'aileron ou de gouverne de profondeur, ou d'hélice) ;
- 2) Toute commande de vol ne fonctionnant pas correctement ou déconnectée ;
- 3) Défaillance ou détérioration importante de la structure du planeur ;
- 4) Perte d'un élément de la structure ou d'une installation du planeur en vol.

2.3. Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien

- 1) Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger le planeur, ses occupants ou toute autre personne ;
- 2) Non-respect de l'espace aérien.

2.4. Urgences et autres situations critiques

- 1) Tout événement entraînant un appel d'urgence ;
- 2) Toute situation où il ne reste plus aucune aire d'atterrissage sûre ;

- 3) Incendie, explosion, fumée, gaz ou émanations toxiques à l'intérieur du planeur ;
- 4) Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute tâche.

2.5. Environnement extérieur et météorologie

- 1) Collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle ;
- 2) Quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle, exigeant une manœuvre d'évitement d'urgence ;
- 3) Interférence avec le planeur causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires ;
- 4) impact de foudre provoquant des dégâts au planeur.

3) VEHICULES PLUS LEGERS QUE L'AIR (BALLONS ET DIRIGEABLES)

3.1. Opérations aériennes

- 1) Tout vol effectué au moyen d'un véhicule plus léger que l'air inapte au vol ou pour lequel une préparation de vol incomplète a mis ou aurait pu mettre en danger le véhicule, ses occupants ou toute autre personne ;
- 2) Extinction permanente involontaire de la veilleuse.

3.2. Événements techniques

- 1) Défaillance de l'une des pièces ou commandes suivantes : tube plongeur du cylindre de gaz, poulie d'enveloppe, suspente de manœuvre, corde d'amarrage, fuite du joint de vanne de brûleur ou de cylindre de gaz, mousqueton, circuit de gaz, soupape de gaz de sustentation, enveloppe ou ballonnet, ventilateur, clapet de surpression (ballons à gaz), treuil (ballons captifs) ;
- 2) Fuite ou perte importante de gaz de sustentation (par exemple porosité, délogement des soupapes de gaz).

3.3. Interaction avec les services de navigation aérienne et la gestion du trafic aérien

- 1) Interaction avec les services de navigation aérienne (par exemple fourniture de services incorrects, communications contradictoires ou écart par rapport à l'autorisation) qui a mis ou aurait pu mettre en danger le véhicule plus léger que l'air, ses occupants ou toute autre personne ;
- 2) Non-respect de l'espace aérien.

3.4. Urgences et autres situations critiques

- 1) Tout événement entraînant un appel d'urgence ;
- 2) Incendie, explosion, fumée ou émanations toxiques à l'intérieur du véhicule plus léger que l'air (hors fonctionnement normal du brûleur) ;
- 3) Chute d'un occupant du véhicule plus léger que l'air hors de la nacelle ou de la gondole ;
- 4) Incapacité du pilote entraînant l'impossibilité d'effectuer toute Tâche ;
- 5) Manœuvre involontaire ayant pour effet de soulever ou de traîner un membre de l'équipe au sol et pour conséquence de blesser ou de tuer la personne.

3.5. Environnement extérieur et météorologie

- 1) Collision ou quasi-collision, au sol ou en l'air, avec un aéronef, le sol ou un obstacle, y compris un véhicule, qui a mis ou aurait pu mettre en danger le véhicule plus léger que l'air, ses occupants ou toute autre personne ;
- 2) Interférence avec le véhicule plus léger que l'air causée par des armes à feu, feux d'artifice, cerfs-volants, illuminations laser, lumières puissantes, lasers, aéronefs télépilotés, modèles réduits ou par des moyens similaires ;
- 3) Mauvaises conditions météorologiques imprévues qui ont mis ou auraient pu mettre en danger le véhicule plus léger que l'air, ses occupants ou toute autre personne.

ANNEXE 2 : LISTE DES EXIGENCES APPLICABLES AUX SYSTEMES DE COMPTES RENDUS D'ÉVÉNEMENTS OBLIGATOIRES ET VOLONTAIRES

Lorsqu'une information est inconnue par l'organisme ou le notifiant, la mention « inconnu » peut être inscrite dans le champ correspondant.

1. CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES COMMUNS

Les comptes rendus d'événements contiennent au moins les informations suivantes :

- 1) titre :
 - titre.
- 2) références du dossier :
 - entité responsable ;
 - numéro de dossier ;
 - statut de l'événement.
- 2) date :
 - date UTC.

3) lieu :

- Etat/zone de l'événement ;
- lieu de l'événement.

4) classification :

- classe d'événement,
- catégorie d'événement.

5) récit :

- langue de l'exposé ;
- exposé.

6) événements :

- type d'événement.

7) classification des risques.

8) CHAMPS DE DONNEES OBLIGATOIRES SPECIFIQUES

Les comptes rendus des événements notifiés obligatoirement ou volontairement doivent contenir, dans toute la mesure du possible, au moins les informations ci-après :

2.1. Champs relatifs à l'aéronef

1) identification de l'aéronef :

- Etat d'immatriculation ;
- marque/modèle/série ;
- numéro de série de l'aéronef ;
- immatriculation de l'aéronef ;
- indicatif d'appel.

2) exploitation de l'aéronef :

- exploitant ;
- type d'exploitation.

3) description de l'aéronef :

- catégorie d'appareil ;
- type de propulsion ;
- groupe de masse.

4) historique du vol :

- dernier point de départ ;
- destination prévue ;
- phase de vol.

5) météo :

- contribution MTO.

2.2. Champs relatifs aux services de navigation aérienne

1) lien avec la gestion du trafic aérien (ATM, Air Traffic Management) :

- contribution de l'ATM ;
- service concerné (effet sur le service ATM).

2) nom de l'unité des services de la circulation aérienne (ATS, Air Traffic Services).

2.2.1 Champs relatifs au non-respect des distances minimales de séparation/aux rapprochements dangereux et autorisées d'un espace aérien

1) Espace aérien :

- type d'espace aérien ;
- classe d'espace ;
- dénomination FIR/UIR [région d'information de vol (Flight Information Region/région supérieure d'information de vol (Upper Flight Information Region)].

2.3. Champs relatifs à l'aéroport

- 1) indicateur d'emplacement (indicateur OACI de l'aéroport)
- 2) localisation sur l'aéroport.

2.4. Champs relatifs aux dommages causés à l'aéronef ou relatifs aux blessures corporelles :

1) gravité :

- dommages les plus importants ;
- niveau de blessure.

2) blessures corporelles :

- nombre de blessures corporelles survenues au sol (mortelles, graves, sans gravité) ;
- nombre de blessures corporelles survenues à bord de l'aéronef (mortelles, graves, sans gravité).

Arrêté n° 10241 du 24 mai 2024 fixant les règles régissant l'exercice de la fonction d'enquêteur de sécurité de l'aviation 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 du 25 juin 2008 ;

Vu le règlement n° 07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des États membres de la communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale ;

Vu le décret n° 2010-825 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 2011-732 du 7 décembre 2011 portant attributions et organisation du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ;

Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2021-324 du 6 juillet 2021 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Vu le décret n° 2022-1850 du 24 septembre 2022 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2023-54 du 24 février 2023 portant organisation du ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Arrête :

Chapitre 1 : Dispositions générales

Article premier : Le présent arrêté fixe les règles régissant l'exercice de la fonction d'enquêteur de sécurité de l'aviation civile.

Article 2 : Aux fins du présent arrêté, on entend par :

Enquête technique/Enquête de sécurité : activités menées en vue de prévenir les accidents et incidents, qui comprennent la collecte et l'analyse des renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

Enquêteur technique/Enquêteur de sécurité de l'aviation civile : personne nommée conformément aux dispositions du présent arrêté pour la conduite ou la participation à une enquête de sécurité pour le compte du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Enquêteur de première information : personne habilitée par le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, à se rendre sur le site d'occurrence des événements de sécurité pour procéder aux premiers constats et en rendre compte au bureau.

Chapitre 2 : Des missions des enquêteurs

Article 3 : Les missions des enquêteurs sont définies dans les fiches de description de poste établies par le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Article 4 : Les enquêteurs peuvent se faire assister dans l'exécution de leurs missions par un ou plusieurs expert (s) technique (s) désignés par le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Chapitre 3 : Des critères de sélection des enquêteurs

Article 5 : Les enquêteurs sont choisis parmi le personnel technique du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, les agents et fonctionnaires des corps techniques de l'Etat en matière d'aviation, le personnel technique indépendant ou de tout autre organisme dans le cadre d'un contrat ou d'un protocole d'accord.

Outre les conditions citées à l'article 6 du présent arrêté, les enquêteurs doivent être de nationalité congolaise et jouir d'une bonne moralité.

Toutefois, le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut, en cas de besoin, faire

recours et habiliter au titre d'enquêteur le personnel technique qualifié étranger.

Le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation veille à l'absence de conflit d'intérêts réel ou perçu lors de la sélection des enquêteurs et la constitution des équipes d'enquête.

Article 6 : Pour être éligible au titre d'enquêteur, le personnel technique doit satisfaire aux critères de qualification et d'expérience cités à l'article 7 du présent arrêté et avoir suivi avec succès les formations contenues dans le programme de formation des enquêteurs du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Article 7 : Le candidat au titre d'enquêteur doit détenir l'une des qualifications suivantes :

- technicien supérieur en aéronautique ;
- ingénieur en aéronautique ;
- détenteur d'une licence professionnelle en aéronautique (technicien de maintenance aéronautique, agent technique d'exploitation, contrôleur de la circulation aérienne, personnel navigant de cabine, personnel navigant technique) ;
- spécialiste en médecine aéronautique ;
- spécialiste en facteurs humains.

Il doit au moins disposer d'une expérience professionnelle suivante :

- avoir cinq (5) ans d'expérience dans un domaine opérationnel de l'aéronautique notamment dans la conception, la construction, la gestion du maintien de navigabilité, la maintenance ou l'exploitation technique des aéronefs, les services de la navigation aérienne, l'exploitation des aéroports ou dans la supervision de la sécurité aérienne ;
- avoir effectué au moins 1500 heures de vol pour les détenteurs d'une licence de pilote.

Chapitre 4 : De la nomination et de l'assermentation des enquêteurs

Article 8 : Les enquêteurs sont nommés, et le cas échéant, suspendus révoqués par décision du directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Article 9 : Après leur nomination au titre d'enquêteur, les enquêteurs prêtent serment devant le tribunal territorialement compétent conformément au code de l'aviation civile.

Article 10 : L'habilitation des enquêteurs est octroyée pour une durée de trois (3) ans. Elle est matérialisée par une carte d'enquêteur délivrée par le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

L'habilitation est maintenue à condition que l'enquêteur ait :

- participé à au moins deux (2) enquêtes techniques sur une période de trois (3) ans ;
- suivi une formation continue de maintien de compétence sur une période de trois (3) ans

ainsi que toute formation requise par une évolution majeure de la réglementation.

Lorsqu'un enquêteur ne remplit pas les conditions énumérées ci-dessus, afin de ne pas perdre son habilitation, il est tenu de suivre un programme de formation spécifique établi par le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Chapitre 5 : De la carte d'enquêteur

Article 11 : Dans l'exercice de leurs fonctions, les enquêteurs doivent arborer leur carte d'enquêteur.

La carte d'enquêteur qui vaut ordre de mission permanent, est mise à jour chaque fois que l'enquêteur reçoit une nouvelle habilitation. A la date d'expiration, une nouvelle carte d'enquêteur est délivrée au titulaire contre le retrait de l'ancienne.

En cas de perte ou de vol de la carte d'enquêteur, le détenteur doit immédiatement le signaler au directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

En cas de perte de l'habilitation d'enquêteur, la carte est retirée au titulaire.

Article 12 : Les caractéristiques physiques de la carte d'enquêteur sont définis par le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Chapitre 6 : Des ressources des enquêteurs

Article 13 : La fonction d'enquêteur donne lieu à des indemnités dues par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation,

Le montant de ces indemnités est fixé par décision du directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Article 14 : Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation fournit aux enquêteurs la documentation, les moyens matériels, financiers et de communication indispensables à la bonne exécution de leurs tâches.

Article 15 : Les enquêteurs de sécurité disposant d'une habilitation valide reçoivent un titre de circulation aéroportuaire national.

Chapitre 7 : De la formation des enquêteurs

Article 16 : Les enquêteurs suivent les formations établies par le programme de formation des enquêteurs du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation pour atteindre et maintenir un niveau élevé de connaissances et de compétences.

Les compétences à acquérir par les enquêteurs sont établies en annexe du présent arrêté.

Article 17 : Le programme de formation des enquêteurs doit au moins comprendre les types de formation suivants :

- la formation initiale ;
- la formation en cours d'emploi ;
- la formation continue de maintien de compétence ;
- la formation spécialisée et/ou avancée.

Le programme de formation est mis en œuvre, à travers des plans de formation annuels et pluriannuels établis par le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, tenant compte des objectifs de formation.

Le plan de formation de chaque enquêteur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation indique le type de formation à suivre dans un délai spécifié.

Article 18 : Le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation tient un dossier de formation de chaque enquêteur.

Il définit les conditions et les modalités de la tenue des dossiers de formation de chaque enquêteur.

Chapitre 8 : Des droits et des obligations des enquêteurs

Article 19 : Les enquêteurs jouissent d'une indépendance dans l'exercice de leur fonction.

Article 20 : Les enquêteurs sont soumis au code d'éthique et de conduite du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Tout enquêteur exerce ses fonctions avec dignité, impartialité, intégrité, probité. Le respect de ces principes implique la prévention des conflits d'intérêts.

Les enquêteurs s'abstiennent de tout acte ou déclaration susceptible de porter préjudice au déroulement de leurs missions.

Ils sont tenus au secret professionnel s'agissant notamment de l'ensemble des données et informations qu'ils auraient à connaître dans le cadre de leurs activités.

Tout enquêteur doit faire cesser immédiatement ou anticiper les situations de conflits d'intérêts dans lesquelles il se trouve ou pourrait se trouver. L'enquêteur qui a connaissance d'une situation de conflit d'intérêt doit en informer sa hiérarchie.

Il est fait obligation aux enquêteurs d'être vigilants quant aux tentatives d'influence ou de pression dont ils pourraient être victimes et qui pourraient nuire à l'impartialité de leur action.

Tout enquêteur, lorsqu'ils estiment se retrouver dans une situation de conflit d'intérêt, est tenu d'en informer leurs responsables en relatant les faits sans tirer de conclusions, tout en recherchant des preuves supplémentaires d'autres sources.

Les enquêteurs sont tenus de ne percevoir, approuver ou accepter, de façon directe ou indirecte, aucun avantage de quelque nature que ce soit, susceptible de les influencer dans l'exercice de leurs fonctions.

Chapitre 9 : De la discipline

Article 21 : Toute faute commise par un enquêteur dans l'exercice de ses missions l'expose à des sanctions disciplinaires.

Les fautes disciplinaires sous-entendent des actes ou des faits imputables aux enquêteurs, qui entravent le bon fonctionnement des activités d'enquêtes, portent atteinte à la crédibilité du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ou ne respectent pas les règles relatives à l'éthique et la conduite professionnelle.

Article 22 : La suspension d'un enquêteur est une mesure conservatoire. Elle est prononcée lorsqu'il y a une forte présomption que l'enquêteur a posé un acte ou a eu un comportement qui fait douter de ses compétences ou de sa bonne moralité.

La suspension prononcée à l'encontre d'un enquêteur ne doit pas dépasser la durée de trois mois. Ce délai court à compter de la date de suspension.

La suspension est limitée à la période nécessaire pour des investigations ou la clarification de la situation.

Article 23 : En cas d'infractions ou de fautes graves dans l'exercice de ses fonctions dûment constatées par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, sur la base d'un dossier contenant l'ensemble des éléments justificatifs, l'enquêteur mis en cause perd sa qualité d'enquêteur de sécurité de l'aviation civile par décision du directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Un enquêteur peut être révoqué notamment pour :

- violation du secret professionnel ;
- non-respect des dispositions du code d'éthique et de conduite professionnelle du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ;
- moralité ou comportement non compatible avec l'exercice de la fonction d'enquêteurs ;
- manquement grave à ses obligations ;
- peine infamante à la suite d'une condamnation pénale ;
- incompétence avérée.

Chapitre 10 : Des enquêteurs de première information

Article 24 : Le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation sélectionne et habilite des personnes, désignées comme enquêteurs de première information (EPI), autorisées à se rendre sur les lieux d'occurrence des événements de sécurité dans de brefs délais, pour procéder aux premiers constats et rendre compte de leurs observations au bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Sont proposés au bureau des enquêtes et des accidents d'aviation par leur organisme d'appartenance, les agents publics de l'Etat, les agents en fonction à l'agence nationale de l'aviation civile ou auprès d'autres organismes d'aviation, volontaires pour remplir la fonction d'enquêteur de première information.

Article 25 : Les missions des enquêteurs de première information sont définies dans les fiches de description de poste établies par le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Article 26 : Préalablement à leur habilitation au titre d'enquêteur de première information, le personnel sélectionné suit un stage de formation organisé par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Article 27 : Les enquêteurs de première information sont soumis au code d'éthique et de conduite professionnelle du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

L'habilitation d'un enquêteur de première information peut être retirée en cas de manquement aux obligations déontologiques ou de faute dans l'exercice de leur fonction, par le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, après la transmission au bureau des enquêtes et des accidents d'aviation des informations collectées.

Chapitre 11 : Dispositions diverses et finales

Article 28 : Toute nomination au poste de directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation entraîne l'acquisition de plein droit de la qualité d'enquêteur de sécurité, sous réserve du respect des dispositions des articles 5, 6 et 7 du présent arrêté.

Article 29 : Le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation dispose d'une autorité exclusive pour la conduite des enquêtes de sécurité.

Article 30 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment l'arrêté n° 11 058 du 13 juin 2019 relatif à l'exercice de la fonction d'inspecteur de la sécurité de l'aviation civile, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 24 mai 2024

Honoré SAYI

Annexe à l'Arrêté n° 10241 du 24 mai 2024 fixant les règles régissant l'exercice de la fonction d'enquêteur de sécurité de l'aviation civile

TABLEAU DES COMPETENCES
DES ENQUETEURS TECHNIQUES

N°	COMPETENCES	DESCRIPTION	COMPORTEMENTS OBSERVABLES
01	CODE D'ETHIQUE ET DE CONDUITE PROFESSIONNELLE	Démontrer des attributs et des valeurs conformes aux valeurs fondamentales de Bureau des enquêtes et des accidents d'aviation	<ul style="list-style-type: none"> - Agir avec intégrité, compétence, diligence et respect envers toutes les personnes avec lesquelles l'enquêteur peut interagir au cours d'une enquête ; - Placer l'intégrité des enquêtes et la sécurité du public au-dessus de toute autre considération ; - Faire preuve de sensibilité dans ses rapports avec les victimes, les restes humains, les survivants, les personnes interrogées, etc ; - S'assurer de l'exactitude du travail, en veillant à ce qu'il soit fondé sur toutes les preuves disponibles, confirmer les informations avant de les diffuser et utiliser des sources originales dans la mesure du possible ; - Faire preuve de diligence, d'indépendance et de rigueur dans l'analyse des données d'enquête et disposer d'une base raisonnable et adéquate pour tirer des conclusions, étayées par des recherches et des enquêtes appropriées ; - Protéger les informations confidentielles et privées, et respecter le droit à la vie privée des personnes impliquées dans l'événement ou des personnes qui fournissent des informations à l'enquête ; - Traiter les autres avec respect, équité et objectivité, quelles que soient leurs différences ; - Identifier et atténuer les situations de conflit d'intérêts ; - Se comporter avec respect envers les autres et être conscient des pressions de l'enquête et leurs effets sur les autres ; - Assumer la responsabilité de ses propres actions.
02	GESTION D'UNE ENQUÊTE SUR UN ACCIDENT/INCIDENT	Elaborer un plan atteignant les objectifs de l'enquête	<ul style="list-style-type: none"> - Etablir les objectifs et les étapes de l'enquête en tenant compte des avantages attendus en matière de sécurité, du temps, des pressions politiques et publiques ; - Identifier les parties prenantes concernées et déterminer le niveau approprié d'interaction avec elles ; - Estimer les ressources humaines et financières nécessaires, en fonction de la portée et des objectifs de l'enquête ; - Evaluer les risques et les menaces associés à la gestion de l'enquête ; - Planifier tous les examens, tests et recherches en fonction de la portée de l'enquête et s'assurer qu'ils répondent aux objectifs ; - Suivre l'évolution de l'enquête par rapport au plan et aux résultats prévus ; - Déterminer s'il est nécessaire de modifier le plan d'enquête en fonction des preuves établies à ce jour, de l'évolution des circonstances ou d'une révision de la portée de l'enquête.

03	LEADERSHIP ET TRAVAIL D'EQUIPE	<p>Participer efficacement à la réalisation des objectifs de l'enquête en comprenant clairement les tâches assignées</p> <p>Motiver l'équipe sur l'importance d'atteindre les objectifs de l'enquête en fournissant des conseils, des instructions et des directives pour atteindre les objectifs de l'enquête.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Attribuer les différents rôles de l'enquête aux membres de l'équipe d'enquête en tenant compte de la portée de l'enquête et des domaines de compétence ; - Fixer des objectifs clairs avec des attentes précises ; - Définir et partager les objectifs avec les membres de l'équipe, clarifier les délais, adapter et reformuler les objectifs des membres de l'équipe en fonction de l'évolution des défis de l'enquête ; - Diriger l'équipe d'enquête et communiquer avec les autres entités concernées ; - Surveiller les performances de l'équipe et fournir des conseils et un encadrement si nécessaire ; - Coordonner et intégrer les contributions des membres de l'équipe en maintenant une communication ouverte au sein de l'équipe ; - Communiquer ouvertement avec l'équipe, afin de partager l'expertise, les connaissances et les informations, et participer efficacement aux réunions d'avancement de l'enquête ; - Adapter la communication pour tenir compte du niveau d'émotion personnel dans les situations traumatiques ; - Promouvoir le respect et la sensibilité entre les membres de l'équipe et entre l'équipe et les autres parties prenantes ; - S'engager à fournir un travail de qualité et à publier le rapport final de l'enquête en temps voulu (compte tenu de sa complexité) ; - Utiliser une approche consensuelle de l'équipe pour la planification et l'établissement des conclusions
04	FAIRE FACE, S'ADAPTER ET APPRENDRE	<ul style="list-style-type: none"> - Appliquer un jugement solide aux problèmes qui apparaissent au cours de l'enquête et utiliser les possibilités d'apprentissage des nouvelles normes, méthodologies, techniques ou de la technologie 	<ul style="list-style-type: none"> - Fixer et appliquer des règles personnelles pour faire face à un environnement sous haute pression ; - Reconnaître ses émotions personnelles dans des situations difficiles et des environnements compliqués ; - Organiser les moyens de maintenir et d'améliorer les connaissances, les techniques d'enquête, les méthodologies et les normes ; - S'adapter aux changements de circonstances, aux nouveaux éléments de preuve et aux modifications du plan d'enquête au fur et à mesure qu'ils apparaissent dans le système de gestion des enquêtes ; - Etre ouvert aux nouvelles idées ; - Gérer l'ambiguïté et l'incertitude en organisant, en temps réel, les éléments clés d'une action ou d'un projet.
05	GESTION DU RISQUE	<p>Identifier les différents risques à partir du registre des dangers prédéfini et tout autre danger supplémentaire apparu au cours de l'enquête, puis mettre en œuvre des actions de contrôle/atténuation des risques de manière appropriée</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Identifier, de manière exhaustive, les risques du site ; - Déterminer et mettre en œuvre des mesures pour éliminer et/ou atténuer les risques du site ; - Évaluer l'efficacité de ces mesures ; - Estimer la sécurité des enquêteurs et les risques opérationnels.
06	COLLECTE DE DONNÉES ET CONTRÔLE DES PREUVES	<p>Obtenir des informations auprès des personnes et des organisations susceptibles de détenir des informations pertinentes sur l'événement, ou des personnes directement impliquées dans l'événement</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Appliquer les techniques de photographie et de vidéo d'accident ; - Déterminer les pièces de l'épave, les composants et les autres preuves sur place qui doivent être soumis à des examens supplémentaires ; - Appliquer les techniques de récupération et de préservation des preuves ; - Interpréter les données pertinentes des divers enregistreurs de vol et autres supports d'enregistrement (tels que le FDAP, le QAR, le DAR, le NVM, le GPS et le HUMS) ; - Interpréter les données enregistrées par les téléphones, des tablettes, les radars, les enregistrements ATC, les EFB, les PFD, etc ; - Examiner les données pertinentes des enregistrements de l'équipage de conduite, des contrôleurs de la circulation aérienne et des autres personnels concernés ; - Prendre des notes pertinentes à partir des enregistrements de la cellule, des moteurs et des hélices de l'aéronef ; - Enregistrer les données recueillies lors des essais/examens de l'aéronef/de l'épave et toutes les données recueillies lors des essais et des recherches ; - Prendre des notes à partir de l'examen des divers manuels de l'aéronef, des manuels d'exploitation des organismes, des procédures opérationnelles standard, etc ; - Recueillir auprès de l'organisme de conception/fabricant de l'aéronef et/ou de l'autorité de certification les données relatives à tout système ayant pu contribuer à l'événement ; - Identifier, obtenir et distribuer en temps utile les informations nécessaires à l'identification des problèmes de maintien de la navigabilité.

07	AUDITION DES TEMOINS	Obtenir des informations auprès des personnes qui ont été témoins de l'évènement, ou qui peuvent avoir des informations pertinentes sur l'évènement, ou des personnes directement impliquées dans l'évènement	<ul style="list-style-type: none"> - Identifier les témoins oculaires et les autres témoins qui peuvent avoir des informations pertinentes pour l'évènement ; - S'adapter et réagir avec empathie au comportement des témoins ; - Préparer des questions après s'être référé aux dossiers, enregistrements, manuels et procédures ; - Appliquer des techniques d'entretien cognitif qui maintiennent l'intérêt de la personne interrogée afin de l'encourager à donner des réponses valables et crédibles ; - Documenter les entretiens pour référence ultérieure.
08	ANALYSE/REFLEXION CRITIQUE	Appliquer une ou plusieurs méthodes d'analyse pour tirer des conclusions à partir de preuves directes et circonstancielles	<ul style="list-style-type: none"> - Évaluer la validité et la crédibilité des données et des preuves recueillies ; - Choisir et utiliser des modèles/techniques d'analyse appropriés pour déterminer et communiquer les résultats ; - Élaborer une séquence d'évènements à partir de données recueillies auprès de diverses sources ; - Appliquer un processus intégré d'analyse des données relatives aux facteurs humains afin d'identifier les relations entre les performances de l'équipage, de la maintenance, du trafic aérien et des autres personnes impliquées dans le vol ; - Identifier toute déficience organisationnelle systémique, y compris l'efficacité du système de gestion de la sécurité et du programme national de sécurité, ainsi que la surveillance exercée par les autorités réglementaires de l'État ; - Analyser et établir tout lien entre les déficiences systémiques réglementaires, de surveillance et organisationnelles qui peuvent avoir contribué à l'évènement ; - Élaborer des recommandations de sécurité efficaces ; - Identifier les recommandations de sécurité d'intérêt général.
09	RÉDACTION DE RAPPORTS	Présenter les résultats de l'enquête d'une manière qui permette au lecteur de comprendre les leçons de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> - Rédiger les rapports d'enquête conformément aux normes en vigueur ; - Rédiger des rapports dans un langage clair et adapté au contexte de l'enquête ; - Rédiger de manière non impulsive et sans impliquer de blâme ; - Présenter les principaux événements dans une séquence chronologique ; - Présenter des informations factuelles pertinentes sur le contexte de l'évènement ; - Présenter une analyse montrant les liens entre les différentes parties du rapport factuel pour justifier les conclusions et les recommandations de sécurité ; - Présenter les recommandations de sécurité dans un format clair.
10	COMMUNICATION	Communiquer efficacement afin d'assurer une mise en œuvre optimale des tâches d'enquête, la présentation des résultats de l'enquête et l'acceptation des recommandations de sécurité	<ul style="list-style-type: none"> - Décrire les observations de l'enquête au cours des réunions d'avancement de l'enquête en utilisant un langage et une terminologie d'enquête aéronautique clairs ; - Interagir avec d'autres intervenants pour coordonner l'enquête sur le site et la collecte de données hors terrain ; - Gérer la communication post-accident et l'interaction avec les médias ; - Tenir compte des besoins d'information du plan d'aide aux familles tout en assurant la protection des informations de l'enquête ; - Se coordonner avec les enquêteurs judiciaires ; - Présenter des descriptions claires, courtes et précises des résultats de l'enquête aux représentants de l'État ; - Formuler des recommandations de sécurité aux organisations concernées afin qu'elles soient comprises et puissent être mises en œuvre ; - Adapter le contenu, le style, le ton et les moyens de communication au public cible, y compris les considérations culturelles, et promouvoir le dialogue.

Arrêté n° 10242 du 24 mai 2024 fixant les règles régissant les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation 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 du 25 juin 2008 ;

Vu le règlement n° 07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la communauté économique et monétaire de l'Afrique Centrale ;

Vu le décret n° 2010-825 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

Vu le décret n° 2011-732 du 7 décembre 2011 portant attributions et organisation du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ;

Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2021-324 du 6 juillet 2021 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Vu le décret n°2022-1850 du 24 septembre 2022 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2023-54 du 24 février 2023 portant organisation du ministère des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande,

Arrête :

Article premier : Le présent arrêté fixe les règles régissant les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile.

Article 2 : Les règles régissant les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile sont définies à l'annexe du présent arrêté.

Article 3 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment l'arrêté n° 11236/MTACMM-CAB du 17 juin 2019 portant modification de l'annexe à l'arrêté n° 11195/MTACMM-CAB du 5 mai 2015 relatif aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 24 mai 2024

Honoré SAYI

Annexe à l'arrêté n° 10242 du 24 mai 2024 fixant les règles régissant les enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile

CHAPITRE 1 : DEFINITIONS / ABREVIATIONS ET ACRONYMES

1.1 Définitions

Aux fins du présent arrêté, on entend par :

1. Accident : Événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou, dans le cas d'un aéronef non habité qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et au cours duquel :

a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :

- dans l'aéronef ;
- en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ;
- directement exposée au souffle des réacteurs.

Sauf, s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres personnes ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ;

b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol ;
- qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé.

Sauf, s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur, y compris à ses capotages ou ses accessoires, aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d'angle d'attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d'atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage, tels que de petites entailles ou perforations, ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anti-couple, au train d'atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d'oiseaux, y compris les perforations du radome ;

c) L'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été repérée.

2. Aéronef : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

3. Aéronef télépilote (RPA) : Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.

4. Blessure grave : Toute Blessure que subit une personne au cours d'un accident et qui :

a) nécessite l'hospitalisation pendant plus de 48 heures, cette hospitalisation commençant dans les sept (7) jours qui suivent la date à laquelle les blessures ont été subies ;

b) se traduit par la fracture d'un os (exception faite des fractures simples des doigts, des orteils ou du nez) ;

c) se traduit par des déchirures qui sont la cause de graves hémorragies ou de lésions d'un nerf, d'un muscle ou d'un tendon ;

d) se traduit par la lésion d'un organe interne ;

e) se traduit par des brûlures du deuxième ou du troisième degré ou par des brûlures affectant plus de cinq pour cent de la surface du corps ; ou

f) résulte de l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à un rayonnement nocif.

5. Blessure mortelle : Toute blessure entraînant la mort dans les trente (30) jours qui suivent la date de l'accident.

6. Causes : Actes, omissions, événements, conditions ou toute combinaison de ces divers éléments qui ont conduit à l'accident ou à l'incident. L'établissement des causes n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

7. Compte rendu de données d'accident/incident : Communication électronique adressée à l'organisation de l'aviation civile internationale à l'issue de l'enquête technique sur l'accident ou l'incident et contenant des renseignements précis et complets avec mention des causes et des recommandations de sécurité.

8. Compte rendu préliminaire : Communication utilisée pour diffuser promptement les renseignements obtenus dans les premières phases de l'enquête.

9. Conseiller : Personne nommée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour seconder son représentant accrédité à une enquête technique.

10. Critère de mise en balance : Décision par laquelle l'autorité compétente évalue les intérêts publics concurrents et établit quel intérêt l'emporte, entraînant la détermination visée à la norme 7.11 du présent arrêté.

11. Enquête/Enquête technique/Enquête de sécurité : Activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse des renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et/ou des facteurs contributifs et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

L'enquête sur un accident ou un incident a pour seul objectif la prévention de futurs accidents ou incidents. Cette activité ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

12. Enquêteur désigné : Personne chargée en raison de ses qualifications, de l'organisation, de la conduite et du contrôle d'une enquête technique.

Aucun des termes de la définition ci-dessus ne devrait empêcher de confier les fonctions d'enquêteur désigné à une commission ou autre groupe de personnes.

13. Enregistreur de bord : Tout type d'enregistreur installé à bord d'un aéronef dans le but de faciliter les enquêtes sur les accidents et incidents.

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

14. Exploitant : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Dans le contexte des aéronefs télépilotés, cette définition concerne l'exploitation de systèmes d'aéronefs télépilotés.

15. Etat de conception : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

16. Etat de construction : Etat qui a juridiction sur l'organisme responsable de l'assemblage final d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, d'un moteur ou d'une hélice.

17. Etat contractant : Etat qui a rejoint l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en signant la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago).

18. Etat de l'exploitant : Etat où l'exploitant a son siège principal d'exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente.

19. Etat d'immatriculation : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

20. Etat d'occurrence : Etat sur le territoire duquel se produit un accident ou un incident.

21. Facteurs contributifs : Actes, omissions, événements, conditions, ou combinaison de ces divers éléments, dont la suppression, l'évitement ou l'absence aurait réduit la probabilité d'un accident ou d'un incident ou la gravité de ses conséquences. L'établissement des facteurs contributifs n'implique pas l'attribution de fautes ou la détermination d'une responsabilité administrative, civile ou criminelle.

22. Fait substantiel : Expression juridique qui fait référence à un fait déterminant ou essentiel pour la question à l'examen, qu'une partie allègue et que l'autre conteste, et qui doit faire l'objet d'une décision de l'autorité compétente qui applique le critère de mise en balance.

23. Incident : Evénement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un Aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

22. Incident grave : Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident, qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

La différence entre un accident et un incident grave ne réside que dans le résultat.

23. Liaison de contrôle et de commande (C2) : Liaison de données établie entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion de vol.

24. Masse maximale : Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

25. Normes et pratiques recommandées internationales : Normes et pratiques recommandées internationales relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, adoptées conformément à l'article 37 de la convention de Chicago.

26. Personne impliquée/concernée : Le propriétaire, un membre de l'équipage, l'exploitant de l'aéronef impliqué dans un accident ou un incident ; toute personne associée à la maintenance, à la conception ou à la fabrication de l'aéronef ou à la formation de l'équipage ; toute personne participant à la fourniture de services de contrôles de la navigation aérienne, de services d'informations de vol ou de services aéroportuaires, qui a fourni des services pour l'aéronef; le personnel de l'autorité nationale de l'aviation civile.

27. Poste de télépilotage (RPS) : Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté.

28. Permis d'exploitation aérienne ou Certificat de transporteur aérien : Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

29. Programme national de sécurité (PNS) : Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

30. Recommandation de sécurité : Proposition formulée par un service d'enquête sur les accidents sur la base de renseignements résultant d'une enquête, en vue de prévenir des accidents ou des incidents, et qui n'a jamais pour but de créer une présomption de blâme ou de responsabilité pour l'accident ou l'incident en question. Les recommandations de sécurité peuvent non seulement provenir des enquêtes sur les accidents et sur les incidents mais aussi de diverses autres sources, notamment d'études sur la sécurité.

31. Recommandation de sécurité de portée mondiale (SRGC) : Recommandation de sécurité concernant une carence systémique, dont la probabilité de récurrence a des conséquences importantes à l'échelle mondiale et nécessite que des mesures soient prises rapidement pour améliorer la sécurité.

32. Représentant accrédité : Personne désignée par un Etat, en raison de ses qualifications, pour participer à une enquête technique menée par un autre Etat. Le représentant accrédité désigné proviendra normalement du service d'enquête sur les accidents de l'Etat.

33. Service d'enquête sur les accidents/Autorité d'enquête : Service désigné par un Etat pour procéder aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation dans le cadre du présent règlement.

34. Système d'aéronef télépiloté (RPAS) : Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaisons de commande et de contrôle nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type.

1.2 Abréviations et acronymes

1. ADREP : Compte Rendu de Données d'Accident / Incident (Accident and Incident Reporting).

2. ATS : Services de la circulation aérienne (Air Traffic Services).

3. OACI : Organisation de l'aviation civile internationale.

CHAPITRE 2. APPLICATION

2.1 Le présent arrêté s'applique aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents d'aviation civile impliquant des aéronefs avec pilote ou des aéronefs télépilotés (RPA) certifiés conformément au règlement de navigabilité des aéronefs et exploité en vertu d'une autorisation de l'exploitant conformément à réglementation d'exploitation technique des aéronefs :

a) qui surviennent sur le territoire de la République du Congo ;

b) pour lesquelles la République du Congo est autorisée, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, à désigner un représentant accrédité pour participer en qualité d'Etat d'immatriculation, de l'exploitant, de conception, de construction ou d'Etat fournissant des renseignements, des moyens ou des experts à la demande de l'Etat procédant à l'enquête ;

c) pour lesquelles la République du Congo est autorisée, conformément aux normes et pratiques recommandées internationales, à désigner un expert, lorsque certains ressortissants congolais sont au nombre des morts ou des blessés graves ;

d) déléguées à la République du Congo par un autre Etat.

2.2 Le présent arrêté ne s'applique pas :

a) aux enquêtes techniques sur les accidents et les incidents impliquant des aéronefs affectés aux opérations militaires, douanières ou policières ou analogues ;

b) sur un aéronef civil non habité, sauf lorsque l'exploitation de cet aéronef n'est pas autorisée par l'agence nationale de l'aviation civile, conformément à la réglementation en vigueur.

Les normes concernant l'Etat de l'exploitant ne s'appliquent que s'il s'agit d'un aéronef loué, affrété, ou banalisé et si l'Etat de l'exploitant n'est pas l'Etat d'immatriculation et exerce, en partie ou en totalité, les fonctions et obligations de l'Etat d'immatriculation.

CHAPITRE 3. OBLIGATIONS DE NOTIFIER LES ACCIDENTS ET LES INCIDENTS

3.1 Les exploitants et les propriétaires d'aéronefs, les exploitants d'aérodromes, les opérateurs d'assistance en escale, les fournisseurs de services de navigation aérienne, sont tenus de notifier au bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, sans délai, tout ac-

cident ou incident d'aviation survenu sur le territoire national et à l'étranger lorsque la République du Congo est concernée en tant qu'Etat d'immatriculation, de l'exploitant, de conception ou de construction de l'aéronef impliqué.

3.2 Lorsqu'un accident, un incident grave ou un incident appelant une enquête se produit sur le territoire national, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation adresse, dans les meilleurs délais et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, une notification au service d'enquête sur les accidents de :

- a) l'Etat d'immatriculation ;
- b) l'Etat de l'exploitant ;
- c) l'Etat de conception ;
- d) l'Etat de construction,

et à l'organisation de l'aviation civile internationale, quand la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

3.3 Lorsqu'un accident, un incident grave ou un incident appelant une enquête se produit en dehors du territoire national, impliquant un aéronef dont la République du Congo est l'Etat d'immatriculation ou de l'exploitant, selon le cas et que l'Etat d'occurrence n'est pas au courant, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation adresse, dans les meilleurs délais et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, une notification au service d'enquête sur les accidents de :

- a) l'Etat d'occurrence ;
- b) l'Etat de conception ;
- c) l'Etat de construction.

3.4 La notification est rédigée en français ou dans une autre langue de travail de l'OACI et comprend les renseignements ci-après, qui peuvent être immédiatement obtenus :

- a) abréviation d'identification ACCID pour un accident, SINCID pour un incident grave, et INCID pour un incident ;
- b) constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation et numéro de série de l'aéronef ;
- c) nom du propriétaire et, le cas échéant, nom de l'exploitant et de l'affréteur de l'aéronef ;
- d) qualification du pilote commandant de bord et nationalité de l'équipage et des passagers ;
- e) date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident ou de l'incident ;
- f) dernier point de départ de l'aéronef et point d'atterrissage prévu ;
- g) position de l'aéronef par rapport à un point de repère géographique facile à identifier, latitude et longitude ;
- h) nombre de membres d'équipage et de passagers ; à bord : tués et grièvement blessés ; autres : tués et grièvement blessés ;
- i) description de l'accident ou de l'incident et étendue des dommages causés à l'aéronef, dans la mesure où elle est connue ;

- j) indication de la mesure dans laquelle l'Etat d'occurrence mènera l'enquête ou se propose de déléguer ses pouvoirs pour la conduite de cette enquête ;
- k) caractéristiques physiques de la zone de l'accident ou de l'incident et indication des difficultés d'accès ou des dispositions spéciales concernant l'accès au site ;
- l) identification du service émetteur et moyen de contacter l'enquêteur désigné et le service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'occurrence ;
- m) présence et description des marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

L'abréviation de quatre lettres « YLYX » associée à l'indicateur d'emplacement OACI de quatre lettres forme l'indicateur de destinataire de huit lettres pour les messages envoyés sur le RSFTA aux autorités responsables des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. Pour les messages envoyés sur le service public de télécommunications, l'indicateur de destinataire ne peut être utilisé et il doit être remplacé par une adresse postale ou télégraphique.

L'envoi de la notification ne doit être retardé du fait que ces renseignements sont incomplets. Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation communique, dès que possible, les renseignements omis dans la notification ainsi que tous autres renseignements utiles.

3.5 A la réception d'une notification venant d'un autre Etat contractant sur la survenance d'un accident ou d'un incident en dehors du territoire national impliquant un aéronef civil dont la République du Congo est l'Etat d'immatriculation, de l'exploitant, de conception ou de construction, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation :

- a) accuse réception de la notification par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles ;
- b) fournit, dès que possible, au service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'occurrence ou de l'Etat qui mène l'enquête, selon le cas, sur demande, tous renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de ses éléments, de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident ;
- c) communique au service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'occurrence ou l'Etat qui mène l'enquête, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef ;
- d) informe au service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'occurrence ou l'Etat qui mène l'enquête, le cas échéant, de son intention de désigner un représentant accrédité pour le compte de la République du Congo afin de participer à l'enquête technique et indique son nom et les coordonnées permettant de le contacter. La date probable d'arrivée est également indiquée si le représentant accrédité doit être présent sur site lors de l'enquête technique.

3.6 Lorsque le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ouvre une enquête technique sur un accident ou un incident impliquant un aéronef immatriculé en République du Congo, survenu sur le

territoire national, dans un Etat non contractant ou en dehors du territoire d'un Etat quelconque, il adresse, dans les meilleurs délais et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, une notification conformément aux § 3.4 au service d'enquête sur les accidents de :

- a) l'Etat de l'exploitant ;
- b) l'Etat de conception ;
- c) l'Etat de construction,

et à l'organisation de l'aviation civile internationale, si la masse maximale de l'aéronef concerné est supérieure à 2250 kg ou quand il s'agit d'un avion à turboréacteur.

3.7 A la réception d'une notification d'un accident ou d'un incident impliquant un aéronef dont la République du Congo est l'Etat de l'exploitant, de conception ou de construction, survenu dans l'Etat d'immatriculation, dans un Etat non contractant ou en dehors du territoire d'un Etat quelconque, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation :

- a) accuse réception de la notification par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles ;
- b) fournit, dès que possible, au service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'immatriculation, sur demande, tous renseignements utiles dont il dispose au sujet de l'aéronef et de ses éléments, de l'équipage de conduite impliqués dans l'accident ou l'incident ;
- c) communique au service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'immatriculation, dans les délais les plus brefs et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef ;
- d) informe le service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'immatriculation, le cas échéant, de son intention de désigner un représentant accrédité pour le compte de la République du Congo afin de participer à l'enquête technique et indique son nom et les coordonnées permettant de le contacter. La date probable d'arrivée est également indiquée si le représentant accrédité doit être présent sur site à l'enquête technique.

CHAPITRE 4. CONSERVATION DES PREUVES, GARDE ET ENLEVEMENT DE L'AERONEF

4.1 Toute autorité locale prévenue de la survenance d'un accident ou d'un incident d'aviation sur le territoire national, garantit le traitement sûr de tous les indices et prend toutes les mesures raisonnables pour protéger ces indices et conserver en lieu sûr l'aéronef, ses éléments, son contenu ou son épave pendant la période nécessaire aux fins de l'enquête technique.

La protection des indices inclut la conservation, par des moyens photographiques ou autres, de tous les indices qui pourraient être retirés, effacés, perdus ou détruits.

La conservation de l'aéronef comprend des mesures de protection destinées à éviter de nouveaux dommages, à interdire l'accès de l'aéronef ou de son con-

tenu aux personnes non autorisées et à empêcher son pillage et sa détérioration.

4.2 Les personnes concernées prennent toutes les mesures nécessaires pour conserver les documents, éléments et enregistrements relatifs à l'événement, notamment pour éviter l'effacement des enregistrements de conversations et de messages d'alerte après le vol.

4.3 Dans l'attente de l'arrivée des enquêteurs du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, nul n'est autorisé à modifier l'Etat du site de l'accident ou de l'incident, à y effectuer des prélèvements, à déplacer l'aéronef, son contenu ou son épave, à effectuer des prélèvements sur ceux-ci ou à les retirer, à moins que cela soit nécessaire pour des raisons de sécurité, pour dégager des personnes, des animaux et des articles postaux ou des objets de valeur, pour empêcher toute destruction par le feu ou par toute autre cause, ou pour faire disparaître tout danger ou toute gêne pour la navigation aérienne, pour les autres moyens de transport ou pour le public et à condition que cela ne retarde pas inutilement la remise de l'aéronef en service lorsque cela est matériellement possible et que cela se fasse avec l'autorisation expresse des autorités responsables de la direction du site et en concertation avec le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

4. L'aéronef impliqué dans un accident ou un incident survenu sur le territoire national et son contenu peut être mis à la disposition des personnes dûment désignées par l'Etat d'immatriculation ou par l'Etat de l'exploitant, dès lors que ces objets ne sont plus nécessaires à l'enquête technique du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation. Les autorités locales prennent toutes les mesures nécessaires pour leur faciliter l'accès à l'aéronef et à son contenu. Toutefois, si l'aéronef ou son contenu se trouve dans une zone dont l'accès est interdit, les autorités locales s'assurent du déplacement de ces objets à un endroit où l'accès peut être autorisé.

CHAPITRE 5. INFORMATIONS SUR LES PERSONNES ET LES MARCHANDISES DANGEREUSES A BORD

5.1 Les transporteurs aériens, exploitant des vols à destination ou au départ d'un aéroport de la République du Congo, mettent en œuvre des procédures permettant de transmettre au bureau des enquêtes et des accidents d'aviation :

- a) le plus rapidement possible et au plus tard dans les deux (2) heures qui suivent l'annonce d'un accident ou incident grave de leur aéronef, une liste validée, basée sur les meilleures informations disponibles, de toutes les personnes à bord ;
- b) dans les délais les plus brefs, par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles, après réception d'une notification d'un accident ou incident grave de leur aéronef, les détails concernant les marchandises dangereuses se trouvant à bord de l'aéronef.

5.2 Les listes visées au § 5.1 sont mises à la disposition du bureau des enquêtes et des accidents d'avia-

tion, de l'agence nationale de l'aviation civile, de tout autre service désigné pour prendre contact avec les familles des personnes à bord, le cas échéant et si nécessaire, des équipes médicales pour le traitement des victimes.

5.3 Afin de permettre une information rapide aux familles des passagers sur la présence de ceux-ci à bord de l'aéronef accidenté ou concerné par l'incident grave, les compagnies aériennes proposent aux voyageurs d'indiquer le nom et les coordonnées d'une personne à contacter en cas d'accident ou incident. Ces informations ne peuvent être utilisées par les compagnies aériennes que dans le cas d'un accident ou d'un incident grave; elles ne sont pas communiquées à des tiers ou utilisées à des fins commerciales.

5.4 Les noms des personnes à bord de l'aéronef ne sont pas rendus publics avant que leurs familles aient été informés par les autorités compétentes et à condition qu'elles ne s'y opposent pas.

5.5 Lorsqu'une enquête technique sur un accident ou un incident est conduite par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, toutes les expertises, essais, ou simulations sur le matériel automatique concerné sont réalisés sous la supervision de l'enquêteur désigné, d'un enquêteur, d'une personne ou d'un organisme désigné par le directeur du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

5.6 Lorsqu'une enquête technique sur un accident ou un incident est conduite par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, il communique aux familles des victimes et aux survivants des renseignements pertinents sur l'avancement de l'enquête.

CHAPITRE 6. RESPONSABILITES DE L'OUVERTURE ET DE LA CONDUITE DE L'ENQUETE

6.1 Tout accident et incident grave impliquant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2250 Kg, auquel le présent arrêté s'applique, survenu sur le territoire national, fait l'objet d'une enquête technique.

6.2 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut décider d'enquêter sur des incidents autres que ceux visés au § 6.1, ainsi que sur des accidents ou incidents graves impliquant d'autres types d'aéronefs, lorsqu'il entend tirer de ses enquêtes des enseignements en matière de sécurité.

6.3 Lorsqu'un accident ou un incident impliquant un aéronef pour lequel la République du Congo est l'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception ou l'Etat de construction, se produit sur le territoire d'un Etat contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête technique ou de la déléguer à un autre Etat ou à un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut formellement demander une délégation pour la conduite de l'enquête.

Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ouvre et conduit l'enquête technique sur la base des

informations dont il dispose lorsque cet Etat donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai de trente (30) jours.

6.4 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut décider de déléguer la conduite d'une partie ou de toute l'enquête sur un accident ou un incident survenu sur le territoire national, au service d'enquête sur les accidents d'un autre Etat ou un organisme régional d'enquêtes sur les accidents et incidents, sous réserve d'un accord mutuel avec celle-ci. Dans ce cas, les autorités nationales compétentes facilitent la procédure d'enquête technique par l'autorité de cet Etat ou l'organisme.

6.5 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation définit la portée et les modalités des enquêtes techniques susvisées, en tenant compte des conséquences de l'accident ou de l'incident et des enseignements qu'elle entend tirer pour améliorer la sécurité aérienne.

6.6 Lorsqu'un accident ou un incident impliquant un aéronef pour lequel la République du Congo est l'Etat d'immatriculation, l'Etat de l'exploitant, l'Etat de conception ou l'Etat de construction, se produit sur le territoire d'un Etat non contractant qui n'a pas l'intention de mener une enquête technique, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation s'efforce d'ouvrir et de mener une enquête en collaboration avec le service d'enquête sur les accidents de l'Etat d'occurrence, ou mène seul l'enquête sur la base des informations dont il dispose lorsqu'une collaboration ne peut être assurée avec cet Etat.

6.7 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ouvre et conduit une enquête technique lorsqu'il est impossible d'établir avec certitude que le lieu de l'accident ou de l'incident grave impliquant un aéronef immatriculé en République du Congo se trouve sur le territoire d'un Etat quelconque. Toutefois, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut décider de déléguer la conduite d'une partie ou de toute l'enquête sur un accident ou un incident au service d'enquête sur les accidents d'un autre Etat ou un organisme régional d'enquêtes sur les accidents et incidents, sous réserve d'un accord mutuel avec celle-ci.

6.8 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, en coordination avec les autorités locales compétentes, prête l'assistance qu'il est en mesure de fournir et répond, de la même façon, aux demandes de l'Etat d'immatriculation d'un aéronef impliqué dans un accident survenu dans les eaux internationales à proximité de la République du Congo.

CHAPITRE 7. ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUETE

7.1 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation mène des enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation, en toute indépendance et sans restriction, conformément aux dispositions en vigueur.

L'enquête technique comprend, notamment :

a) la collecte, l'enregistrement et l'analyse de tous les renseignements pertinents sur l'accident ou l'incident en question ;

- b) la protection de certains éléments de l'enquête ;
- c) la diffusion publique de renseignements factuels, en temps opportun, selon qu'il convient ;
- d) s'il y a lieu, la formulation de recommandations de sécurité ;
- e) si possible, la détermination des causes ou des facteurs contributifs ;
- f) l'établissement et la publication d'un rapport final.

L'enquête des sites de l'accident ou de l'incident, l'examen de l'épave et le recueil des déclarations des témoins, la collecte des informations et éléments utiles à l'enquête sont réalisés lorsque cela est matériellement possible.

7.2 Les autorités nationales compétentes veillent à ce que toute enquête technique menée par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation au titre du présent arrêté, accède sans restriction et sans délai à tous les éléments disponibles utiles à l'enquête.

7.3 Lorsque le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation doit ouvrir une enquête technique, son président désigne un enquêteur chargé de la conduite de l'enquête, met en place une équipe d'enquête et déclenche immédiatement l'enquête. L'enquêteur désigné peut être assisté par des enquêteurs et spécialistes autorisés par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

7.4 Nonobstant les obligations de confidentialité prévues dans la réglementation nationale en vigueur, l'enquêteur désigné est autorisé à :

- a) accéder immédiatement, librement et sans entrave au site de l'accident ou de l'incident ainsi qu'à l'aéronef, à son contenu ou à son épave et à tous les éléments pertinents ;
- b) assurer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou de composants aux fins d'examen ou d'analyse ;
- c) avoir un accès immédiat aux enregistreurs de bord, aux dossiers ATS, à tout autre enregistrement pertinent et exercer un contrôle total afin que le personnel autorisé qui participe à l'enquête puisse procéder sans retard à un examen détaillé et lecture ;
- d) demander aux autorités compétentes une autopsie complète du corps des personnes mortellement blessées et à y contribuer, ainsi qu'à accéder immédiatement aux résultats de ces autopsies ou de l'analyse des prélèvements effectués, en coordination avec le médecin désigné à cet effet ;
- e) demander aux autorités compétentes que des examens médicaux soient effectués sur les passagers, les personnes impliquées dans l'exploitation de l'aéronef et le contrôle de la circulation aérienne ou que des prélèvements effectués sur ces personnes fassent l'objet d'analyses, et à accéder immédiatement aux résultats de ces examens et analyses, en coordination avec le médecin désigné à cet effet ;
- f) convoquer des témoins, procéder à leur audition et à exiger d'eux qu'ils fournissent ou produisent des informations ou des éléments de preuve utiles au déroulement de l'enquête technique ;
- g) accéder librement aux informations pertinentes ou aux enregistrements détenus par le propriétaire, le

titulaire du certificat de type de l'aéronef, l'organisme responsable de la maintenance, l'organisme de gestion du maintien de navigabilité, l'organisme chargé de la formation, l'exploitant ou le constructeur de l'aéronef, l'autorité de l'aviation civile, les opérateurs d'assistance en escale, les fournisseurs de services de navigation aérienne ou les exploitants de l'aérodrome.

Dans le cas d'un système d'aéronef télépiloté, les éléments pertinents du § 7.4 a) et c) comprennent l'aéronef télépiloté, ses postes de télépilotage connexes, les liaisons C2 nécessaires, tout autre composant spécifié dans la conception de type, et tous enregistrements et documents associés.

7.5 Toute personne participant aux enquêtes techniques sur les accidents et incidents d'aviation remplit ses fonctions de manière indépendante et ne sollicite ni n'accepte d'instructions de quiconque en dehors de l'enquêteur désigné ou du représentant accrédité.

Les participants aux enquêtes techniques se conforment au code de conduite établi par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

7.6 Si, au cours de l'enquête technique, il apparaît ou si l'on soupçonne qu'un acte d'intervention illicite a joué un rôle dans l'accident ou l'incident, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation en informe immédiatement les autorités compétentes en charge de la sûreté de l'aviation civile.

Sous réserve du § 7.10, les renseignements pertinents recueillis au cours de l'enquête technique sont immédiatement communiqués à ces autorités et tout matériel pertinent peut également leur être transmis à leur demande.

La communication de ces enregistrements et matériel est sans préjudice du droit du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation de poursuivre l'enquête technique en coordination avec les autorités auxquelles la direction du site a pu être transférée.

7.7 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation et les autres autorités susceptibles de participer aux activités liées à l'enquête technique ou impliquées dans le traitement des accidents et incidents survenus telles que les autorités judiciaires, l'agence nationale de l'aviation civile et les services de recherche et de sauvetage se coordonnent et coopèrent entre elles sur la base d'accords et d'arrangement préalables.

Ces accords respectent l'indépendance du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation et permettent que l'enquête technique se déroule avec diligence et efficacité.

Les accords préalables couvrent, entre autres, les points suivants :

- a) l'accès au site de l'accident ou de l'incident ;
- b) la gestion des conflits d'intérêts ;
- b) la conservation des preuves et l'accès à celles-ci ;

- c) les rapports initiaux et en cours sur l'état d'avancement de chaque opération ;
- d) l'échange d'informations ;
- e) l'utilisation appropriée des informations en matière de sécurité ;
- f) la résolution des conflits.

7.8 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation dispose, directement ou au moyen de la coopération ou par le biais d'arrangements avec d'autres autorités ou entités nationales, d'un personnel qualifié et d'installations appropriées, notamment des bureaux et des hangars permettant l'entreposage et l'examen des aéronefs, leurs éléments, leurs contenus ou des épaves.

7.9 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut demander l'assistance d'autres autorités ou entités nationales, par le biais d'arrangements, pour la lecture des enregistreurs de bord en tenant compte de :

- a) les capacités des installations de lecture ;
- b) les délais de lecture ;
- c) l'emplacement des installations de lecture.

7.10 Les éléments suivants ne sont pas mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que les enquêtes techniques ou les analyses et études sur les accidents et les incidents d'aviation pour l'amélioration de la sécurité aérienne :

- a) toutes les déclarations obtenues des personnes par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation au cours de l'enquête technique ;
- b) toutes les communications entre les personnes qui ont participé à l'exploitation de l'aéronef ;
- c) les enregistrements relevant l'identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l'enquête technique ;
- d) les renseignements, recueillis par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation et qui revêtent un caractère sensible et personnel, notamment les informations sur la santé des personnes ;
- e) les éléments produits ultérieurement au cours de l'enquête tels que des notes, des projets, des avis écrits par les enquêteurs, des opinions exprimées au cours de l'analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord ;
- f) les renseignements et les éléments de preuve fournis par des enquêteurs provenant des pays tiers conformément aux normes et pratiques recommandées internationales ;
- g) les projets de comptes rendus préliminaires, de rapports finals et de déclarations intermédiaires ;
- h) les images, les enregistrements audio et vidéo du poste de pilotage et leurs transcriptions ;
- i) les enregistrements et transcriptions écrits ou électroniques d'enregistrements provenant des services de contrôle de la circulation aérienne, y compris les rapports et les analyses destinés à des fins internes ;

- j) les images, les enregistrements audio et vidéo d'aérodrome ;
- k) les comptes rendus d'évènements.

Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation veille à ce que les informations collectées n'ayant pas de rapport direct avec l'enquête technique et notamment celles relatives à la vie privée, bénéficient d'une protection appropriée. Lorsqu'ils doivent être mis à disposition ou utilisés à d'autres fins que l'enquête technique, les enregistrements susvisés sont rendus anonymes et divulgués dans des conditions assorties de garanties.

La protection des éléments susvisés s'applique à partir du moment où l'accident ou l'incident se produit et est maintenue après la publication du rapport final.

Les éléments susvisés ne sont inclus dans le rapport final ou dans ses appendices que s'ils sont pertinents à l'analyse de l'accident ou de l'incident. Les parties de ces éléments qui ne sont pas pertinentes à l'analyse ne seront pas divulguées.

Lorsqu'elle est disponible, les demandes visant des éléments qui sont sous la garde ou le contrôle du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation sont adressées à la source initiale des renseignements.

7.11 La limitation visée au § 7.10 ne peut être levée que lorsqu'au moyen de critères de mise en balance et ce, en conformité avec la réglementation en vigueur, il est déterminé que le motif de la divulgation ou de l'utilisation proposée d'un élément de l'enquête importe plus que les incidences négatives que cette mesure risque d'avoir, au niveau national, sur l'enquête en cours ou sur toute enquête ultérieure.

L'application du critère de mise en balance par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, en coordination avec les autorités judiciaires, tient compte de ce qui suit :

- a) le but dans lequel l'élément a été créé ou produit ;
- b) l'utilisation que le demandeur entend faire de l'élément ;
- c) si la divulgation ou l'utilisation de l'élément aura une conséquence néfaste sur les droits ou les intérêts d'une personne ou d'une organisation ;
- d) si la personne ou l'organisation concernée par l'élément a consenti à la mise à disposition de celui-ci ;
- e) si des mesures de protection suffisantes sont en place pour limiter la divulgation ou l'utilisation ultérieure de l'élément ;
- f) si l'élément a été ou peut être dépersonnalisé, résumé ou synthétisé ;
- g) si la mise à disposition de l'élément est urgente pour éviter un risque grave pour la santé ou la vie ;
- h) si l'élément représente une information sensible ou à laquelle il faudrait limiter l'accès ;

- i) si l'élément laisse raisonnablement présumer que l'accident ou l'incident a été causé par un acte ou une omission considérée, d'après la réglementation en vigueur, comme équivalant à des cas de négligence grave ou de faute volontaire, ou ayant été accomplis dans une intention criminelle.

Lorsque le critère de mise en balance est appliqué, les motifs de sa décision sont consignés par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation et rendus disponibles pour une consultation selon les besoins. Les décisions consignées sont communiquées à l'organisation de l'aviation civile internationale, en français, pour archivage dans une base de données publique.

7.12 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation détermine, conformément à la législation en vigueur, si d'autres éléments sont obtenus ou produits dans le cadre d'une enquête technique sur un incident doivent recevoir la même protection que les éléments ci-dessus énumérés.

7.13 Lorsqu'un aéronef immatriculé ou exploité par un Etat tiers, impliqué dans un accident ou un incident grave survenu dans un Etat autre que la République du Congo, atterrit sur le territoire national, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation fournit à l'Etat qui mène l'enquête toutes les données dont il dispose, notamment les enregistrements provenant des enregistreurs de bord et, s'il y a lieu, les enregistreurs en cause. Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation s'abstient de divulguer ces informations au public sans le consentement formel de l'Etat qui mène l'enquête.

7.14 lorsque l'aéronef impliqué dans un accident ou un incident a utilisé ou aurait dû normalement utiliser les installations ou services en République du Congo, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation fournit à l'Etat qui mène l'enquête technique des renseignements pertinents disponibles se rapportant à l'enquête.

A la demande de l'Etat qui mène l'enquête technique sur un accident ou un incident impliquant un aéronef immatriculé en République du Congo, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation fournit au service d'enquête sur les accidents de l'Etat qui mène l'enquête des renseignements pertinents disponibles sur tout organisme dont les activités ont pu avoir une incidence directe ou indirecte sur l'exploitation de l'aéronef.

7.15 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut réouvrir une enquête technique dans les cas suivants :

- a) l'aéronef concerné, qui était considéré comme disparu à l'issue des recherches officielles, est retrouvé ultérieurement ;
- b) des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts.

Lorsque l'ouverture de l'enquête technique n'a pas été effectuée par la République du Congo, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation obtient préalablement le consentement de l'Etat qui l'a ouverte.

7.16 Lorsque l'Etat qui mène une enquête technique sur un accident impliquant un aéronef dont à 2250 kg demande expressément la participation de la République du Congo en tant qu'Etat d'immatriculation, de l'exploitant, de conception de construction ; le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation nomme un représentant accrédité pour participer à l'enquête.

7.17 Le représentant accrédité de la République du Congo lorsqu'il est nommé pour participer à une enquête technique conduite par un autre Etat, peut être assisté par un ou plusieurs conseillers nommés par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Les conseillers peuvent être notamment proposés par :

- a) l'exploitant de l'aéronef lorsque la République du Congo est l'Etat d'immatriculation ou l'Etat de l'exploitant de l'aéronef ;
- b) le fournisseur de service de navigation aérienne ;
- c) les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef, lorsque la République du Congo est l'Etat de conception ou l'Etat de construction de l'aéronef concerné.

7.18 Le représentant accrédité et les conseillers nommés pour participer à une enquête technique sur un accident ou un incident d'aviation civile menée par un autre Etat, sont tenus de :

- a) fournir à l'Etat qui mène l'enquête tous les renseignements pertinents dont ils disposent ;
- b) s'abstenir de divulguer au public, des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête sans le consentement formel de l'Etat qui mène l'enquête.

7.19 Lorsqu'une enquête technique est menée par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, les Etats suivants ont chacun la faculté de désigner un représentant accrédité et de lui adjoindre un ou plusieurs conseillers pour l'aider au cours de l'enquête :

- a) l'Etat d'immatriculation ;
- b) l'Etat de l'exploitant ;
- c) l'Etat de construction ;
- d) l'Etat de conception ;
- e) l'Etat où ont été conçus ou construits les groupes motopropulseurs ou des éléments principaux de l'aéronef ;

- f) tout Etat qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts à la République du Congo ;
- g) tout Etat qui fournit une base opérationnelle pour les enquêtes sur le terrain ;
- h) tout Etat qui participe aux opérations de recherches et de sauvetage ou à la récupération de l'épave ou des éléments d'aéronef ;
- i) tout Etat ou qui intervient à titre d'Etat du partenaire de l'exploitant de l'aéronef dans le cadre d'un partage de codes ou d'une alliance.

Les conseillers d'un représentant accrédité participent à l'enquête sous le contrôle de celui-ci, dans la mesure nécessaire pour permettre au représentant accrédité d'apporter une contribution efficace.

Les représentants accrédités et leurs conseillers s'abstiennent de divulguer au public, des informations sur le déroulement et les éléments de l'enquête sans le consentement formel du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

Les représentants accrédités et leurs conseillers, tout comme les autres membres de l'équipe d'enquête participent aux activités de l'enquête sous la supervision de l'enquêteur désigné du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

7.20 Lorsque ni l'Etat d'immatriculation ni l'Etat de l'exploitant ne nomme un représentant accrédité, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut inviter l'exploitant à participer à l'enquête technique et nommé un conseiller.

Lorsque ni l'Etat de conception ni l'Etat de construction ne nomme un représentant accrédité, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut inviter les organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef ou de ses éléments à participer à l'enquête technique et nommé un conseiller.

7.21 Les participants visés au § 7.10, sont autorisés à participer à tous les aspects de enquête technique, sous le contrôle de l'enquêteur désigné et ont en particulier le droit de :

- visiter le lieu de l'accident ou l'incident grave ;
- examiner l'aéronef, ses éléments ou son épave ;
- proposer des thèmes de questions et d'obtenir des informations auprès des témoins ;
- accéder librement à tous les renseignements utiles pour l'enquête technique ;
- recevoir une copie de tous les documents pertinents ;
- participer à la lecture des enregistrements ;

- participer aux activités d'enquête hors des lieux de l'accident ou de l'incident, telles que les examens des éléments, les exposés techniques, les essais et simulations ;
- participer aux réunions sur l'avancement de l'enquête et notamment aux délibérations portant sur l'analyse, les conclusions, les causes, les facteurs contributifs et les recommandations de sécurité ;
- faire des suggestions au sujet des divers éléments de l'enquête ;
- recevoir une copie des projets de comptes rendus préliminaires, des rapports finals et des déclarations intermédiaires.

Toutefois, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation se réserve le droit de limiter les autorisations susvisées des participants aux questions qui les ont donnés la faculté de participer à l'enquête en vertu des dispositions du § 7.19.

7.22 Lorsqu'une enquête technique est menée par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation, les Etats dont les ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves peuvent nommer des experts qui sont autorisés à :

- a) visiter le lieu de l'accident ;
- b) aider à l'identification des victimes et aux entretiens avec les survivants qui sont ses ressortissants ;
- c) accéder à tous les renseignements dont la République du Congo approuve la divulgation au public, ainsi qu'aux renseignements sur l'évolution de l'enquête ;
- d) recevoir une copie du rapport final.

CHAPITRE 8. COMPTES RENDUS ADREP

8.1 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation rend publics en temps utile, au moins durant la première année, les renseignements factuels de l'enquête technique qu'il mène et les renseignements sur l'évolution de celle-ci.

Dans le cas des accidents ou incidents à grand retentissement, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation rend publics dans les premiers jours de l'enquête des renseignements factuels pertinents et dans les trente (30) jours qui suivent la date d'occurrence, un compte rendu préliminaire contenant des renseignements factuels établis et indiquant l'Etat d'avancement de l'enquête.

8.2 Lorsque le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation mène une enquête technique sur un accident concernant un aéronef dont la masse maximale supérieure à 2250 kg, le compte rendu préliminaire est envoyé au service d'enquête sur les accidents de :

- a) l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat d'occurrence, selon le cas ;
- b) l'Etat de l'exploitant ;
- c) l'Etat de conception ;
- d) l'Etat de construction ;
- e) tout Etat qui aura fourni des renseignements pertinents, ou des experts ;
- f) et à l'organisation de l'aviation civile internationale.

8.3 Lorsque l'enquête technique est menée sur un aéronef non visé au § 8.2 et que se posent des questions de navigabilité ou des questions qui peuvent présenter de l'intérêt pour d'autres Etats, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation envoie un compte rendu préliminaire au service d'enquête sur les accidents de :

- a) l'Etat d'immatriculation ou à l'Etat d'occurrence, selon le cas ,
- b) l'Etat de l'exploitant ;
- c) l'Etat de construction;

e) tout Etat qui aura fourni des renseignements pertinents, des moyens importants ou des experts.

8.4 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation présente le compte rendu préliminaire aux Etats destinataires et à l'organisation de l'aviation civile internationale en français ou dans une autre langue de travail de l'organisation de l'aviation civile internationale.

8.5 Le compte rendu préliminaire est envoyé par télécopieur, courrier électronique ou poste dans les trente (30) jours qui suivent la date de l'accident ou de l'incident grave, à moins que le compte rendu de données d'accident/incident n'ait été envoyé avant cette date. Lorsque se posent des questions intéressant directement la sécurité, ce compte rendu est envoyé dès que les renseignements sont obtenus et par la meilleure et la plus rapide des voies disponibles.

8.6 Lorsqu'il mène une enquête technique sur un accident impliquant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 2250 kg, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation envoie le compte rendu de données à l'organisation de l'aviation civile internationale, aussitôt que possible après l'enquête.

Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation communique à d'autres Etats, sur leur demande, des renseignements pertinents disponibles autres que ceux qui sont communiqués dans le compte rendu de données d'accidents/incidents.

8.7 Lorsqu'il mène une enquête technique sur un incident impliquant un aéronef dont la masse maximale est supérieure à 5700 kg, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation envoie le compte rendu de données à l'organisation de l'aviation civile internationale, aussitôt que possible après l'enquête.

8.8 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut informer les victimes et leurs familles ou

leurs associations ou rendre publique toute information sur les observations factuelles, la procédure de l'enquête, les éventuels rapports ou conclusions et/ou recommandations de sécurité préliminaires, pour autant que cela ne porte pas atteinte aux objectifs de l'enquête et que la législation applicable relative à la protection des données à caractère personnel soit dûment respectée.

Avant de rendre public ces informations, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation les transmet aux victimes et à leurs familles ou à leurs associations, sans porter atteinte aux objectifs de l'enquête technique.

CHAPITRE 9. RAPPORT D'ENQUETE

9.1 Chaque enquête technique se conclut par un rapport sous une forme adaptée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident. Ce rapport indique que l'unique objectif de l'enquête technique est la prévention des accidents et incidents, sans détermination des fautes ou des responsabilités. Le cas échéant, il contient des recommandations de sécurité.

Le rapport protège l'anonymat de tout individu impliqué dans l'accident ou l'incident.

Le modèle de présentation du rapport final d'une enquête technique établi par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation est conforme à l'annexe 13 de l'OACI et peut toutefois être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou incident.

Ses parties sont différenciées de manière à permettre l'utilisation des renseignements factuels qui y figurent.

9.2 Lorsque le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation mène une enquête technique, un exemplaire du projet de rapport final est envoyé aux services d'enquête sur les accidents des Etats ci-après, en les invitant à présenter aussitôt que possible toutes observations dignes d'intérêt qu'ils souhaiteraient faire sur le rapport, avec justification à l'appui :

- a) l'Etat qui a ouvert l'enquête ;
- b) l'Etat d'immatriculation ;
- c) l'Etat de l'exploitant
- d) l'Etat de conception ;
- e) l'Etat de construction ;
- f) tous les Etats qui ont participé à l'enquête, conformément au § 19.

La période de consultation est de trente (30) jours à compter de la date de la correspondance d'accompagnement. La période de consultation est portée à soixante (60) jours par le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation lorsque l'Etat invité à présenter des commentaires lui indique qu'un délai supplémentaire est nécessaire.

Lorsqu'il reçoit des observations au cours de la période de consultation, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation amende le projet de rapport final de

façon à y inclure la teneur des observations reçues ou présente les observations en annexe du rapport lorsque l'Etat qui les a formulés le souhaite.

Lorsqu'il ne reçoit pas d'observations au cours de la période de consultation qui suit la date de la première lettre d'accompagnement et lorsqu'aucun accord de prolongement de ce délai n'est établi, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation rend public le rapport final.

9.3 Avant la publication du rapport final, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation demande aux autorités concernées et par leur intermédiaire, aux organismes responsables de la conception et de l'assemblage final de l'aéronef et à l'exploitant concernés, de formuler des observations ; tous les intéressés étant tenus au secret professionnel en ce qui concerne le contenu de cette consultation.

9.4 Lorsque le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation reçoit un projet de rapport final concernant une enquête technique sur un accident ou un incident d'aviation civile menée par un autre Etat, il adresse une copie de ce rapport au propriétaire de l'aéronef, à l'exploitant ou aux organismes responsables de la conception du type et de l'assemblage final de l'aéronef, dans le cas où la République du Congo est l'Etat d'immatriculation, de l'exploitant, de conception ou de construction de l'aéronef concerné, en les invitant à présenter dans un délai de 30 jours toutes observations dignes d'intérêt qu'il souhaiterait faire sur le rapport, avec justification à l'appui.

9.5 Lorsque le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation reçoit un projet de rapport final concernant une enquête technique sur un accident ou un incident d'aviation civile menée par un autre Etat, il adresse à l'Etat qui a mené cette enquête, dans un délai de trente (30) jours, les observations sur ledit projet de rapport.

9.6 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation ne communique, ni ne rend public, ni ne laisse consulter un projet de rapport ou une partie de projet de rapport et tout document obtenu au cours d'une enquête technique sur un accident ou un incident sans le consentement formel de l'Etat qui mène l'enquête, à moins que ces rapports ou ces documents n'aient déjà été rendus publics ou diffusés par ce dernier.

9.7 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation envoie sans retard le rapport final d'enquête aux Etats suivants :

- a) l'Etat qui a ouvert l'enquête ;
- b) l'Etat d'immatriculation ;
- c) l'Etat de l'exploitant ;
- d) l'Etat de conception ;
- e) l'Etat de construction ;
- f) tous les Etats qui ont participé à l'enquête ;
- g) tout Etat dont des ressortissants sont au nombre des morts ou des blessés graves ;
- h) tout Etat qui a fourni des renseignements pertinents, des moyens importants, des experts.

Lorsque l'aéronef concerné a une masse maximale supérieure à 5700 kg, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation adresse un exemplaire du rapport à l'organisation de l'aviation civile internationale.

Une copie du rapport final est également envoyée sans retard aux destinataires des recommandations de sécurité figurant dans le rapport.

9.8 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation rend public le rapport final dans les délais les plus brefs et si possible, dans les douze (12) mois qui suivent la date de l'accident ou de l'incident.

9.9 Si le rapport final ne peut pas être publié dans les douze (12) mois, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation émet une déclaration intermédiaire publique à chaque date anniversaire de l'occurrence, détaillant les progrès de l'enquête et tous les problèmes de sécurité qui auront été soulevés.

9.10 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation demande par écrit le consentement de l'Etat qui mène l'enquête à publier une déclaration indiquant les problèmes de sécurité soulevés par les informations disponibles lorsqu'il ne rend pas public le rapport final ou n'émet pas une déclaration intermédiaire publique dans un délai public raisonnable. Si l'Etat qui mène l'enquête donne expressément son consentement ou ne répond pas à la demande du bureau des enquêtes et des accidents d'aviation dans un délai de trente (30) jours, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation publie une déclaration après coordination avec les Etats participants à l'enquête.

CHAPITRE 10. RECOMMANDATIONS DE SECURITE ET MESURES DE PREVENTION DES ACCIDENTS

10.1 Lorsqu'il mène une enquête technique, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut adresser aux autorités compétentes, y compris les autorités d'enquêtes d'autres Etats intéressés, à tout moment au cours de l'enquête et à sa clôture, par correspondance d'accompagnement datée, des recommandations de sécurité et toutes mesures préventives qu'il juge nécessaire de prendre promptement en vue de renforcer la sécurité de l'aviation civile.

Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation adresse des recommandations de sécurité issues des enquêtes à l'organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dans une correspondance d'accompagnement datée, lorsque les documents OACI sont en cause.

10.2 Lorsqu'il participe à une enquête technique, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation formule des recommandations de sécurité en coordination avec l'Etat qui mène l'enquête technique.

10.3 Lorsqu'il mène une enquête technique, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation fixe les priorités pour l'émission des recommandations de sécurité découlant de l'enquête. Dans l'intérêt de la sécurité, les autres Etats participant à l'enquête tech-

nique ont la faculté d'émettre des recommandations de sécurité après coordination avec le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation.

10.4 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation informe l'organisation de l'aviation civile internationale des recommandations de sécurité de portée mondiale (SRGC) et des réponses reçues, même lorsqu'elle n'est pas la destinataire de la recommandation.

10.5 Dans les quatre-vingt-dix (90) jours qui suivent la réception d'une recommandation de Sécurité, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation en accuse réception et informe l'autorité qui a émis la recommandation des mesures prises ou à l'étude, le cas échéant, du délai nécessaire pour les mettre en œuvre et, si aucune mesure n'est prise, des motifs de cette absence de mesure.

10.6 Dans les soixante (60) jours qui suivent la date de réception de la réponse aux recommandations, le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation fait savoir ou destinataire s'il considère que sa réponse est adéquate ; et s'il conteste la décision de ne prendre aucune mesure, il lui en communique les raisons.

10.7 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation met en place des procédures permettant d'enregistrer les réponses aux recommandations de sécurité et de suivre l'Etat d'avancement des mesures prises en réponse à des recommandations de sécurité.

10.8 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut également formuler des recommandations de sécurité sur la base d'études ou d'analyses d'une série d'enquêtes techniques.

10.9 Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.

10.10 Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation établit et tient à jour une base de données sur les accidents et les incidents d'aviation civile, pour faciliter l'analyse efficace des renseignements sur les carences réelles ou potentielles en matière de sécurité ainsi que pour déterminer les mesures préventives qui peuvent être nécessaires.

10.11 Lorsque le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation adresse des recommandations de sécurité à un organisme d'un autre Etat à la suite d'une étude de sécurité, il les communique également au service d'enquête dudit Etat.

APPENDICES

APPENDICE 1 : MODELE DE PRESENTATION DU RAPPORT FINAL (Voir Chapitre 9)

PRESENTATION

Titre. Le rapport final débute par un titre qui comporte les éléments suivants :

- nom de l'exploitant ;

- constructeur, modèle, marques de nationalité et d'immatriculation de l'aéronef ;
- lieu et date de l'accident ou de l'incident.

Synopsis. Le titre est suivi d'un synopsis donnant brièvement tous les renseignements pertinents sur :

- la notification de l'accident aux administrations nationales et aux administrations étrangères ;
- l'identification du service d'enquête sur les accidents et des représentants accrédités ;
- l'organisation de l'enquête ;
- le service qui a publié le rapport et la date de publication ;

se terminant par un bref résumé des circonstances qui ont précédé l'accident ou l'incident.

Corps du document. Le rapport final comprend les principales rubriques ci-après :

1. Renseignements de base
2. Analyse
3. Conclusions
4. Recommandations de sécurité

Chacune de ces rubriques comportant un certain nombre des sous-rubriques, comme il est indiqué dans les paragraphes qui suivent.

Appendices. À insérer le cas échéant.

Note. - Dans la présentation d'un rapport final suivant le présent convient e veuille, aux point suivants :

- a) Tous les renseignements se rapportant à la compréhension des renseignements de base, de l'analyse et des conclusions figureront sous chacune des rubriques correspondantes ;
- b) Si des renseignements concernant l'un quelconque des éléments de la rubrique 1 (Renseignements de base) ne sont pas disponibles ou ne s'appliquent pas aux circonstances qui ont mené à l'accident, une note le mentionnant serait insérée dans les sous-rubriques correspondantes.

1. RENSEIGNEMENTS DE BASE

1.1 Déroulement du vol. Bref compte rendu donnant les renseignements suivants :

- Numéro du vol, type d'exploitation, dernier point de départ, heure de départ (heure locale ou UTC), point d'atterrissage prévu.
- Préparation du vol, description du volet des événements qui ont conduit à l'accident ou l'incident, y compris, s'il y a lieu, la reconstitution de la partie significative de la trajectoire de vol.
- Lieu (latitude, longitude, altitude), date et heure (heure locale ou UTC) de l'accident ou de l'incident, étant précisé si l'accident ou l'incident s'est produit le jour ou la nuit.

1.2 Tués et blessés.

Remplir le tableau ci-dessous (en inscrivant les nombres voulus)

Blessures	Membres d'équipage	passagers	Nombre total de personnes à bord	Autres personnes
Mortelles				
Graves				
Légères				
Aucune				
TOTAL				

Note : Il convient de porter dans la catégorie blessures mortelles toutes les personnes dont la mort résulte directement de lésions imputables à l'accident. L'expression blessure grave est définie au Chapitre 1 du présent arrêté.

La catégorie « Autres personnes » du tableau concerne les blessés qui ne se trouvaient pas à bord de l'aéronef lors de l'accident.

1.3 Dommages à l'aéronef. Bref exposé des dommages subis par l'aéronef lors de l'accident (détruit, sérieusement endommagé, légèrement endommagé, intact).

1.4 Autres dommages. Brève description des dommages subis par des objets autres que l'aéronef.

1.5 Renseignements sur le personnel :

- a) Tous renseignements utiles concernant chaque membre d'équipage de conduite, notamment : âge, validité des licences, qualifications, contrôles obligatoires, nombre d'heures de vol (total et sur le type d'aéronef en cause) et renseignements pertinents sur le temps de service.
- b) Bref aperçu des titres et de l'expérience des autres membres d'équipage.
- c) S'il y a lieu, renseignements pertinents concernant d'autres catégories de personnel comme celui des services de la circulation aérienne, le personnel d'entretien, etc.

1.6 Renseignements sur l'aéronef :

- a) Bref exposé sur l'Etat de navigabilité et l'entretien de l'aéronef (indication des défauts dont on connaissait l'existence avant et pendant le vol qui auraient un rapport quelconque avec l'accident).
- b) Bref exposé sur les performances, s'il y a lieu, et mention indiquant si la masse et le centrage de l'aéronef étaient conformes aux limites prescrites pendant la phase du vol intéressant l'accident. (En cas de non-conformité ayant pu influencer sur l'accident, donner tous détails utiles.)
- c) Type de carburant utilisé.

1.7 Conditions météorologiques :

- a) Bref exposé des conditions météorologiques intéressant l'accident, notamment en ce qui concerne les conditions prévues et les conditions effectivement rencontrées, ainsi que la disponibilité des renseignements météorologiques pour l'équipage.
- b) Conditions d'éclairage naturel au moment de l'accident ou l'incident (lumière solaire, lumière de la lune, demi-jour, etc.).

1.8 Aides à la navigation. Renseignements utiles sur les aides à la navigation en service, notamment sur les aides à l'atterrissage (ILS, MLS, NDB, PAR, VOR, aides visuelles au sol, etc.) et sur leur efficacité au moment de l'accident ou l'incident.

1.9 Télécommunications. Renseignements utiles sur les communications du service fixe et du service mobile aéronautique et sur leur efficacité.

1.10 Renseignements sur l'aérodrome. Tous renseignements utiles sur l'aérodrome, ses installations et services, leur état, ou sur l'aire de décollage ou d'atterrissage s'il ne s'agit pas d'un aérodrome.

1.11 Enregistreurs de bord. Point de montage des enregistreurs de bord sur l'aéronef, Etat de ces instruments lorsqu'ils ont été retrouvés et toutes données utiles qu'ils ont pu fournir.

1.12 Renseignements sur l'épave et sur l'impact. Renseignements généraux sur les lieux de l'accident et sur la répartition des débris, sur les ruptures ou défaillances constatées, normalement, il n'y a pas lieu de fournir de données détaillées sur l'emplacement des différents éléments de l'épave et sur leur Etat, à moins que cela ne soit nécessaire pour indiquer une rupture de l'aéronef antérieure à l'impact. Des diagrammes, des cartes et des photographies peuvent être insérés dans cette section ou dans les appendices.

1.13 Renseignements médicaux et pathologiques. Brève description des résultats des enquêtes entreprises et renseignements pertinents qui résultent de ces enquêtes.

Note. Les renseignements médicaux relatifs aux licences de membres d'équipage de conduite devraient être donnés au §1.5-Renseignements sur le personnel.

1.14 Incendie. En cas d'incendie, fournir les renseignements sur les circonstances de l'incendie ainsi que sur le matériel d'incendie utilisé et sur son efficacité.

1.15 Questions relatives à la survie des occupants. Brève description des recherches, de l'évacuation et du sauvetage des membres d'équipage et des passagers, ainsi que de l'emplacement où ils se trouvaient, en relation avec les blessures subies et les défaillances d'éléments de structure (fixations des sièges et des ceintures de sécurité, par exemple).

1.16 Essais et recherches. Brefs exposés des résultats de tout essai et de toute recherche nécessaire.

1.17 Renseignements sur les organismes et la gestion. Renseignements pertinents concernant les organismes et leurs pratiques de gestion qui ont pu avoir une influence sur l'exploitation de l'aéronef. Ces organismes comprennent par exemple l'exploitant, les services de la circulation aérienne, les organismes responsables des voies aériennes, des aérodromes et des services météorologiques, et les services responsables de la réglementation. Ces renseignements pourraient porter, entre autres, sur la structure et les fonctions de l'organisme, les ressources, la situation économique, les politiques et pratiques de gestion et le cadre normatif.

1.18. Renseignement supplémentaires. Tous renseignements pertinents qui n'ont pu être inclus sous les rubriques 1.1 à 1.17.

1.19 Techniques d'enquête utiles ou efficaces. Si des techniques utiles ou efficaces ont été utilisées au cours de l'enquête, indiquer brièvement sous cette rubrique la raison de l'utilisation de ces techniques et mentionner ici leurs caractéristiques principales en décrivant également les résultats obtenus dans les paragraphes correspondants 1.1 à 1.18.

2. ANALYSE

Analyse des renseignements qui sont indiqués dans la rubrique 1 (Renseignements de base) et qui se rapportent à la détermination des conclusions et des causes et/ou des facteurs contributifs.

3. CONCLUSIONS

Conclusions, les causes et les facteurs contributifs déterminés lors de l'enquête. La liste des causes devrait comprendre les causes immédiates et les causes systémiques profondes.

Note. - Comme il est indiqué dans le § 9.1, le modèle de présentation du rapport final peut être adapté en fonction des circonstances de l'accident ou de l'incident. Le bureau des enquêtes et des accidents d'aviation peut indiquer les « causes » ou les « facteurs contributifs », ou les deux, à la rubrique Conclusions.

4. RECOMMANDATIONS DE SÉCURITÉ

Ce chapitre indique brièvement, le cas échéant, toute recommandation formulée en vue de prévenir des accidents et faire Etat des mesures de sécurité déjà mises en œuvre.

APPENDICES

Sont joints au rapport, le cas échéant, tous autres renseignements pertinents jugés nécessaires pour la compréhension du rapport.

APPENDICE 2 NOTIFICATION ET COMMUNICATIONS/ TABLEAU RECAPITULATIF

Note. Dans ce tableau, les expressions ci-après ont le sens suivant :

- Accidents et incidents graves internationaux : accidents et incidents graves survenus sur le territoire d'un Etat contractant à des aéronefs immatriculés dans un autre Etat contractant ;
- Accidents et incidents graves nationaux : accidents et incidents graves survenus sur le territoire de l'Etat d'immatriculation ;
- Autres accidents et incidents graves : accidents et incidents graves survenus sur le territoire d'un Etat non contractant ou en dehors du territoire d'un Etat quelconque.

1. NOTIFICATION D'ACCIDENT, D'INCIDENT GRAVE OU D'INCIDENT APPELANT UNE ENQUETE

Expéditeur	Concernant	Destinataires	Référence Annexe 13	Référence Arrêté
Etat d'occurrence	Accidents et Incidents graves internationaux : tous aéronefs	Etat d'immatriculation Etat de l'exploitant Etat de conception Etat de construction OACI (aéronefs de plus de 2250kg) ou avions a turboréacteurs)	4.1	3.2
Etat d'immatriculation	Accidents et incidents graves nationaux et autres :	Etat de l'exploitant Etat de conception Etat de construction OACI (aéronefs de plus de 2250 kg ou avions à turboréacteurs)	4.8	3.3

2. RAPPORT FINAL

Accidents et incidents graves, quelque soit le lieu d'occurrence

Expéditeur	Type de communication	Concernant	Destinataires	Référence Annexe-13	Référence Arrêté
Bureau des enquêtes et des accidents d'aviation (Lorsque le Congo mène l'enquête)	RAPPORT FINAL	Tous aéronefs	Etat qui ouvre l'enquête Etat d'immatriculation Etat de l'exploitant Etat de conception Etat de construction	6.4	9.7
		Aéronefs de plus de 5700kg	Autres Etats participant à l'enquête Etat dont des ressortissants ont trouvé la mort ou ont subi des blessures graves dans l'accident Etat ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts OACI	6.7	9.7

3. COMPTE RENDU ADREP

Accidents et incidents graves, quel que soit le lieu d'occurrence

Expéditeur	Type de communication	Concernant	Destinataires	Référence Annexe 13	Référence Arrêté
Bureau des enquêtes et des accidents d'aviation (Lorsque le Congo mène l'enquête)	COMPTE RENDU PRELIMINAIRE	Accidents à des Etat aéronefs de plus de 2 250 Kg	Etat d'immatriculation ou Etat d'occurrence Etat de l'exploitant Etat de conception Etat de construction Etat ayant fourni des renseignements, des moyens importants ou des experts OACI	7.1	8.2

		Accidents à des aéronef de 2 250 kg ou moins, si des questions de navigabilité ou des questions présentant un intérêt particulier sont causés	Comme ci-dessus sauf OACI	7.2	8.3
	COMPTE RENDU DE DONNEES D'ACCIDENT	Accidents à des aéronefs de plus de 2250kg	OACI	7.5	8.6
	COMPTE DONNEES D'INCIDENT	Incidents à des aéronefs de plus de 5700 kg	OACI	7.7	8.7

4. MESURES DE PRÉVENTION DES ACCIDENTS

Questions de sécurité présentant de l'intérêt pour d'autres Etats

Expéditeur	Type de Communication	Concernant	Destinataires	Référence Annexe-13	Référence Arrêté
Bureau des enquêtes et des accidents d'aviation (Lorsque le Congo mène l'enquête)	Recommandations de sécurité	Recommandations faites à un autre Etat	Service d'enquête de cet Etat	6.8 8.3	10.1 10.11
		Documents OACI	OACI	6.9	10.1

APPENDICE 3 : LISTE D'EXEMPLES D'INCIDENTS GRAVES

1. L'expression « incident grave » est définie au Chapitre 1, comme suit :

Incident grave : Incident dont les circonstances indiquent qu'il y a eu une forte probabilité d'accident qui est lié à l'utilisation d'un aéronef et qui, dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou qui, dans le cas d'un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté.

2. Il peut y avoir une forte probabilité d'accident s'il ne reste peu ou pas de défenses de sécurité pour éviter que l'incident ne se transforme en accident. Pour déterminer si tel est le cas, une analyse des événements basée sur les risques, tenant compte du scénario le plus crédible si l'incident s'était aggravé, ainsi que de l'efficacité des défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel, peut être réalisée comme suit :

a) examiner s'il y a un scénario crédible pour expliquer comment cet incident aurait pu se transformer en accident.

b) évaluer les défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel comme étant :

- Efficaces, s'il restait plusieurs défenses et s'il fallait qu'elles échouent en même temps; ou
- Limitées, s'il ne restait peu ou pas de défenses ou si l'accident n'a été évité que par chance.

Tenir compte à la fois du nombre et de la robustesse des défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel. Ne pas tenir compte des défenses qui ont déjà échoué, et ne tenir compte que de celles qui ont fonctionné et de tout autre défense encore en place.

Note 1. - Le scénario le plus crédible concerne l'évaluation réaliste du risque de blessure ou de dommages résultant de l'accident potentiel.

Note 2. - Les défenses comprennent les membres d'équipage, leur formation et procédures, l'ATC, les alertes (à l'intérieur, et à l'extérieur de l'aéronef), les systèmes et redondances d'aéronef, la conception structurale de l'aéronef et l'infrastructure aéroportuaire.

La combinaison de ces deux évaluations aide à déterminer quels sont les incidents graves.

		b) Défenses restantes entre l'incident et l'accident potentiel	
		Efficaces	Limitées
a) Scénario le plus Crédible	Accident Pas d'accident	Incident	Incident grave
		Incident	

3. Dans le cas d'un aéronef non habité, advenant que l'incident se transforme en accident, déterminer si le résultat le plus crédible aurait pu entraîner une blessure mortelle ou grave chez une personne. Les blessures mortelles et graves sont plus susceptibles de justifier une enquête que les accidents où le résultat le plus crédible se limite à des dommages ou à la perte de l'aéronef non habité. Le risque de blessure mortelle ou grave peut aussi influencer sur la portée de l'enquête qui sera menée.

4. Les incidents énumérés sont des exemples d'incidents qui peuvent être graves. Cette liste n'est pas exhaustive et selon le contexte, ses divers points peuvent ne pas être classés comme incidents graves s'il restait des défenses entre l'incident et le scénario crédible.

- Quasi collisions ayant exigé une manœuvre d'évitement pour prévenir un abordage ou une situation dangereuse et cas où une action d'évitement aurait été appropriée.
- Collisions non classées comme accidents.
- Impact avec le sol sans perte de contrôle évité de justesse.
- Décollages interrompus sur une piste fermée ou non libre, une voie de circulation ou une piste non assignée.
- Décollages d'une piste fermée ou non libre, d'une voie de circulation ou d'une piste non assignée.
- Atterrissages ou tentatives d'atterrissage sur une piste fermée ou non libre, sur une voie de circulation, sur une piste non assignée ou à des endroits non prévus pour l'atterrissage, comme des routes.
- Retrait d'une jambe d'atterrisseur, ou atterrissage sur le ventre, non classé comme accident.
- Trainage à l'atterrissage d'une extrémité d'aile, d'un fuseau-moteur ou de toute autre partie de l'aéronef, lorsqu'il n'est pas classé comme accident.
- Performances au décollage ou en montée initiale très inférieures aux performances prévues.
- Incendies ou fumée dans le poste de pilotage, la cabine des passagers ou les compartiments de fret, ou incendies de moteur, même s'ils ont été éteints au moyen d'agents extincteurs.
- Événements qui ont exigé l'utilisation d'oxygène de secours par l'équipage de conduite.
- Défaillances structurelles d'aéronef ou désintégrations de moteur, y compris les pannes de turbo machine non contenues, non classées comme accident.
- Pannes multiples d'un ou plusieurs systèmes de bord ayant pour effet de nuire à la conduite de l'aéronef.
- Cas d'incapacité d'un membre d'équipage de conduite en cours de vol :
 - a) pour les vols à un seul pilote (télépilote compris).
 - b) pour les vols à plusieurs pilotes lors desquels la sécurité du vol a été compromise par une augmentation importante de la charge de travail des autres membres de l'équipage.
- Situations liées à la quantité ou à la distribution du carburant qui exigent du pilote qu'il déclare une urgence, p.ex.: quantité de carburant insuffisante, épuisement du carburant, panne d'alimentation en carburant ou impossibilité d'utiliser tout le carburant utilisable à bord.
- Incursions sur piste classées selon le degré de gravité A. Les renseignements sur la classification de la gravité figurent dans le Manuel sur la prévention des incursions sur piste (Doc 9870).
- Incidents au décollage ou à l'atterrissage. Incidents tels que prise de terrain trop courte, dépassement de piste ou sortie latérale de piste.

- Pannes de systèmes, phénomènes (perte de puissance ou de poussée comprise) météorologiques, évolution en dehors de l'enveloppe de vol approuvée ou autres occurrences qui pourraient avoir rendu difficile la maîtrise de l'aéronef.
- Pannes de plus d'un système dans un système redondant obligatoire pour le guidage du volet la navigation.
- Largage non intentionnel, ou intentionnel à titre de mesure d'urgence, d'une charge sous élingue ou de toute autre charge externe transportée par l'aéronef.

APPENDICE 4 : ÉLÉMENTS INDICATIFS SUR LA DÉTERMINATION DES DOMMAGES CAUSÉS AUX AÉRONEFS

1. Si un moteur se détache d'un aéronef, l'événement est classé comme un accident, même si les dommages se limitent au moteur.
2. Une perte de capots de moteur (soufflante ou partie chaude) ou d'éléments d'inverseur qui ne cause pas d'autres dommages à l'aéronef n'est pas considérée comme un accident.
3. Les cas d'éjection d'aubes de compresseur ou de turbine ou d'autres éléments internes de moteur par la tuyère du moteur ne sont pas considérés comme des accidents.
4. L'écrasement ou la perte du radome ne sont pas considérés comme des accidents, à moins qu'ils ne causent des dommages importants à d'autres structures ou systèmes.
5. Les cas d'absence de volet, de bec ou d'un autre élément hypersustentateur, d'ailette marginale, etc., dans lesquels l'aéronef est autorisé à voler au titre de la liste d'écarts de configuration (LEC) ne sont pas considérés comme des accidents.
6. Rentrée d'une jambe de train d'atterrissage ou atterrissage sur le ventre se traduisant seulement par des marques d'abrasion sur le revêtement. Si on peut sans danger autoriser l'appareil à effectuer un autre vol après des réparations mineures ou temporaires et que, par la suite, l'aéronef fait l'objet de travaux plus importants visant à réaliser une réparation permanente, l'événement ne sera pas classé comme un accident.
7. Si les dommages structurels causent une dépressurisation de l'appareil ou empêchent sa pressurisation, l'événement est classé comme un accident.
8. Un événement nécessitant la dépose d'éléments pour inspection, comme la dépose préventive d'une jambe de train d'atterrissage à la suite d'une sortie de piste à basse vitesse,

n'est pas considéré comme un accident même s'il entraîne beaucoup de travail, sauf si l'on, constate des dommages importants.

9. les événements entraînant une évacuation d'urgence ne sont pas considérés comme des accidents, sauf si une personne est grièvement blessée ou si l'aéronef subit des dommages importants.

Note 1. -Dans le cas de dommages causés à un aéronef qui altèrent sa résistance structurelle, ses performances ou ses caractéristiques de vol, l'aéronef peut avoir atterri en sécurité, mais il ne peut pas effectuer un autre secteur de vol en sécurité sans d'abord faire l'objet de réparations.

Note 2. -Si on peut sans danger autoriser l'appareil à effectuer un autre vol après des réparations mineures et que par la suite, l'aéronef fait l'objet de travaux plus importants visant à réaliser une réparation permanente, l'événement ne sera pas classé comme un accident. De même, si l'aéronef peut être autorisé à voler au titre de la LEC, les éléments en cause étant déposés, absents ou hors de fonctionnement, la réparation ne sera pas jugée majeure et, par conséquent, l'événement ne sera pas classé comme un accident.

Note 3. -Le coût des réparations ou la perte estimative, tels qu'indiqués par les compagnies d'assurance, peuvent donner une indication des dommages subis, mais ils ne devraient pas être utilisés comme seul guide pour déterminer si les dommages justifient de classer l'événement comme un accident. De même, un événement peut être considéré comme une « perte de coque » parce que l'aéronef n'est pas économique à réparer, sans pour autant avoir subi des dommages tels que l'événement peut être classé comme un accident.

B-TEXTES PARTICULIERS

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DE LA DÉCENTRALISATION ET DU DÉVELOPPEMENT LOCAL

Radiation

Arrêté n° 10194 du 23 mai 2024 portant radiation des cadres de la gendarmerie nationale de neuf sous-officiers

Le ministre de l'intérieur, de la décentralisation et du développement local,

Vu la Constitution ;
Vu la loi n° 10-2021 du 27 janvier 2021 portant statut général des militaires et gendarmes ;
Vu la loi n°5-2022 du 26 janvier 2022 portant rattachement de la gendarmerie nationale au ministère en charge de la sécurité ;
Vu le règlement de discipline générale des forces armées congolaises et de la gendarmerie nationale ;
Vu l'avis du conseil d'enquête du 21 octobre 2023,

Arrête :

Article premier : Sont radiés des cadres de la gendarmerie nationale, pour absences injustifiées de plus de six jours, les maréchaux des logis-chefs suivants :

- Maréchal des logis-chef **ANGI (Claude Romaric)**
- Maréchal des logis-chef **KIMBEMBE MASSAMBA (Evrard)**
- Maréchal des logis-chef **NIAMA (Eric)**
- Maréchal des logis-chef **NGAKOSSO (Jean Bruno Joël)**
- Maréchal des logis-chef **NTSANGOU (Don Fernand)**
- Maréchal des logis-chef **NZITA MIENANZAMBI (Aguilard)**
- Maréchal des logis-chef **TSIMBA (Alphonse)**
- Maréchal des logis-chef **TATY (Henri Raymond Stanislas)**
- Maréchal des logis-chef **YAMBA (Cyril Emery)**

Article 2 : Les maréchaux des logis-chefs susmentionnés bénéficieront du maintien des droits à la pension. Ceux n'ayant pas accompli un temps de service effectif suffisant pour prétendre à la pension, auront droit au remboursement des retenues réglementaires opérées sur leurs soldes au titre de la retraite.

Article 3 : La décision de radiation prendra effet à compter de la publication du présent arrêté au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 23 mai 2024

Raymond Zéphirin MBOULOU

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

Agrément

Arrêté n° 10195 du 23 mai 2024 portant agrément de la société ATLANTIK CONGO AIRWAYS en qualité de transporteur aérien public

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

Vu la Constitution ;

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

Vu le traité révisé de la communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale du 25 juin 2008 ;

Vu la décision n° 16/CEEAC/CCGE/XV/12 du 16 janvier 2012 relative à l'exercice de la profession de transporteur aérien dans les Etats membres de la CEEAC ;

Vu le décret n° 2021-335 du 6 juillet 2021 relatif aux attributions du ministre des transports, de l'aviation civile et de la marine marchande ;

Vu le décret n° 2021-300 du 12 mai 2021 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2022-1850 du 24 septembre 2022 portant nomination des membres du Gouvernement,

Arrête :

Article premier : La société anonyme pluripersonnelle dénommée ATLANTIK CONGO AIRWAYS, en sigle « ACA », est agréée en qualité de transporteur aérien public de passagers, de fret et de la poste.

Article 2 : Les types de services à offrir par la société ATLANTIK CONGO AIRWAYS sont fixés par décision du directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile.

Article 3 : Le présent agrément est particulier à la société ATLANTIK CONGO AIRWAYS et n'est ni cessible ni transférable à aucune autre personne physique ou morale.

Article 4 : La société ATLANTIK CONGO AIRWAYS ne peut commencer l'exploitation des services aériens couverts par le présent arrêté qu'après l'obtention d'un certificat de transporteur aérien.

Article 5 : Le présent agrément ne demeure valable que si la société dispose d'un certificat de transporteur aérien en cours de validité.

Article 6 : Le présent arrêté, qui prend effet à compter de la date de signature, sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 23 mai 2024

Honoré SAYI

**MINISTERE DE LA JUSTICE, DES DROITS
HUMAINS ET DE LA PROMOTION DES PEUPLES
AUTOCHTONES**

Actes en abrégé

NOMINATION

Décret n° 2024-187 du 23 avril 2024.

Sont nommés membres de la Haute Cour de justice :

Au titre de la Cour suprême

Juges titulaires :

- M. **BOUKA (Henri)**, président de droit ;
- M. **OPO (Alain Michel)** ;
- M. **LOEMBA (André Charles)** ;
- M. **BOUKAKA (Dominique)** ;
- Mme **GAMPIKA (Morcelle)** ;
- M. **IKOLO (Guy Alain)** ;
- M. **OKOMBI (André Roger)** ;

Juges suppléants :

- M. **BATCHY (Jean de Dieu)** ;
- M. **NOUNGUINI (Roger Albert)** ;
- M. **NSONDE (Léonard)**.

Parquet général :

- M. **MBITSI (Théophile)**, procureur général de droit ;
- M. **NZOULANI NKOUMBOU (Serge Armel)**, avocat général ;

- M. **M'VIBOUDOULOU (Simon William)**, avocat général.

Membres de la commission d'instruction :

- M. **MOUBANGAT MOUKONZI (Alphonse Dinard)** ;
- M. **SOUKOU (Jean Romain)** ;
- M. **BOUKAKA (Rufin)** ;
- M. **GOUAMPAKA (Gaston)** ;
- M. **KINOUBANI (Hervé)**.

Au titre du Sénat

Juges titulaires :

- M. **OKOULA (Edouard Roger)** ;
- M. **MAHINGA (Michel)** ;
- M. **KAYA MAGANE (Gaspard)** ;
- Mme **IKOUROU-YOKA née ANGANDI (Pauline)**.

Juges suppléants :

- M. **MBELA (Maurice)** ;
- M. **METOUL (Georges)** ;
- M. **MAKAYA MAKOUNDI (Athanase)** ;
- M. **NZENGUE (Prosper Kévin)**.

Membre de la commission d'instruction :

- Mme **LECKOMBA LOUMETO POMBO (Jeanne Françoise)**.

Au titre de l'Assemblée nationale

Juges titulaires :

- M. **MOKA (Alain)** ;
- M. **MOBONDZO ENDZONGA (Marie)** ;
- Mme **NKOUKA née MAGANGA-YOGO (Marianne)** ;
- M. **LEYINDA (Alain Pascal)** ;

Juges suppléants :

- Mme **CHISSO (Adelaïde Rufine)** ;
- Mme **KABA-VELE née MPAN (Suzanne)** ;
- M. **NGANONGO (Paul)** ;
- M. **MATSIMA KIMBEMBE (Préférence Gérald)**.

Membre de la commission d'instruction :

- M. **ELENGA (Faustin)**.

Les intéressés percevront l'indemnité prévue par les textes en vigueur.

Arrêté n° 9854 du 22 mai 2024.

M. **MOHAMED BALLOU (Abdel Andrade)**, né le 7 janvier 1990 à Brazzaville, de nationalité congolaise, titulaire d'une Licence en Droit privé, option : Droit des affaires, obtenue à l'université Marien Ngouabi, est nommé notaire.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la cour d'appel de Brazzaville.

Arrêté n° 9855 du 22 mai 2024.

Mlle **MOHAMED BARROS (Aïcha Linda Précieuse)**, née le 22 juillet 1991 à Brazzaville, de nationalité congolaise, titulaire d'une Licence en Droit privé, option : Droit des affaires, obtenue à l'université Marien Ngouabi, est nommée notaire.

L'intéressée est autorisée à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Brazzaville.

Arrêté n° 9856 du 22 mai 2024. M. BIZITOU

(**Primaël Muriel**), né le 11 janvier 1989 à Brazzaville, de nationalité congolaise, titulaire d'un Master professionnel en Droit économique, notarial et processuel, obtenu à l'université Cheick Anta Diop de Dakar (Sénégal), est nommé notaire.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Brazzaville.

Arrêté n° 9857 du 22 mai 2024. M. PASSI

(**Bernard**), né le 19 mai 1968 à Pointe-Noire, de nationalité congolaise, titulaire d'une Licence en Droit, option Droit privé, obtenue à l'université de Loango à Pointe-Noire, est nommé notaire.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Pointe-Noire.

Arrêté n° 9858 du 22 mai 2024. M. BATAMIO

(**Staël Herman**), né le 16 septembre 1976 à Loudima-Poste, de nationalité congolaise, titulaire d'une Maîtrise en Droit, option Droit public, obtenue à l'université Marien Ngouabi, est nommé notaire.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Brazzaville.

Arrêté n° 9859 du 22 mai 2024. M. SINDIKA

(**Doctrovet Dasi**), né le 8 septembre 1992 à Kimongo-Poste, de nationalité congolaise, titulaire d'un Master I en Droit, parcours Recherche fondamentale privée, obtenu à l'université Marien Ngouabi, est nommé notaire.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Dolisie.

Arrêté n° 9860 du 22 mai 2024.

Mlle **MOUKE (Elisabeth Chantal)**, née le 13 mai 1972 à Brazzaville, de nationalité congolaise, titulaire d'une Maîtrise en Droit, option Droit public, obtenue à l'université Marien Ngouabi, est nommée notaire.

L'intéressée est autorisée à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Brazzaville.

Arrêté n° 9861 du 22 mai 2024. M. MBONDZO BOKOUMOU (Vanel), né le 22 juin 1991 à Ouesso,

de nationalité congolaise, titulaire d'un Master I en Droit, option Droit privé, parcours Recherche fondamentale privée, obtenu à l'Université Marien Ngouabi, est nommé notaire.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Brazzaville.

Arrêté n° 9862 du 22 mai 2024.

M. MISSAMOU MOUKO Axcèzel, né le 2 juin 1990 à Ingolo 2 (Zanage), de nationalité congolaise, titulaire d'un Master I en Droit privé, parcours : Recherche fondamentale privée, obtenu à l'université Marien Ngouabi, est nommé notaire.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Pointe-Noire.

Arrêté n° 9863 du 22 mai 2024. M. LOEMBET

LIBI (Arthur Chaquin), né le 20 janvier 1994 à Pointe-Noire, de nationalité congolaise, titulaire d'un Master I en Droit, parcours Recherche fondamentale privée, obtenu à l'université Marien Ngouabi, est nommé notaire.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Brazzaville.

Arrêté n° 9864 du 22 mai 2024.

Mlle **BOZONGO GNAPY (Claude Marion Bénithe)**, née le 7 novembre 1996 à Brazzaville, de nationalité congolaise, titulaire d'un Master en Droit notarial et gestion du patrimoine, obtenu à l'université ISM de Dakar au Sénégal, est nommée notaire.

L'intéressée est autorisée à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Brazzaville.

Arrêté n° 9865 du 22 mai 2024.

M. BUATUSSILA (Phédon Andelsy Rugler), né le 8 octobre 1991 à Nkayi, de nationalité congolaise, titulaire d'un Master I en Droit, parcours : Droit privé Recherche, obtenu à l'université Marien Ngouabi, est nommé notaire.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Pointe-Noire.

Arrêté n° 9866 du 22 mai 2024. Mlle NIABIA

(Asta Maheva Claudia), née le 27 septembre 1992 à Brazzaville, de nationalité congolaise, titulaire d'une Licence professionnelle en Droit, Economie, Gestion, Mention Métiers du Notariat, obtenue à l'université de Lille (France), est nommée notaire.

L'intéressée est autorisée à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Pointe-Noire.

Arrêté n° 9867 du 22 mai 2024.

M. TCHIZIMBILA (Ulrich Jacques Packou), né le 7 juillet 1978 à Pointe-Noire, de nationalité congolaise, titulaire d'une Licence en Droit privé, obtenue à l'université de Loango, est nommé huissier de justice.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Pointe-Noire.

Arrêté n° 9868 du 22 mai 2024. M. BAKAYIZA

(Bruno Jean Marie), né le 3 novembre 1974 à Pointe-Noire, de nationalité congolaise, titulaire d'une Maîtrise ès sciences juridiques, obtenue à l'université d'Abomey-Calavi (Bénin), est nommé huissier de justice.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Pointe-Noire.

Arrêté n° 9869 du 22 mai 2024. M. MALANDA

(Christ Ayriel), né le 8 mars 1988 à Brazzaville, de nationalité congolaise, titulaire d'une Licence en Droit, parcours Droit public, obtenue à l'université Libre du Congo, est nommé huissier de justice.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Brazzaville.

Arrêté n° 9870 du 22 mai 2024.

M. KISSANGOU-BISSOMBOLO (Lucas Gervais), né le 13 juin 1980 à Loubomo, de nationalité congolaise, titulaire d'une Licence en Droit, option : Droit privé, obtenue à l'université de Loango, est nommé huissier de justice.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Pointe-Noire.

Arrêté n° 9871 du 22 mai 2024. M. KHAA

Axel Walter, né le 29 août 1984 à Pointe-Noire, de nationalité congolaise, titulaire d'un Master en Droit, Economie, Gestion, obtenu à l'université de Perpignan Via Domitia (France), est nommé huissier de justice.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Pointe-Noire.

Arrêté n° 9872 du 22 mai 2024. M. NKIMBI

(Even Dieuleveut), né le 28 juin 1997 à Brazzaville, de nationalité congolaise, titulaire d'un Master professionnel, option : ès sciences juridiques, obtenu à l'Université Amadou Hampaté Ba de Dakar au Sénégal, est nommé huissier de justice.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Pointe-Noire.

Arrêté n° 9873 du 22 mai 2024. M. PEMBA

OKOKO (Jean Dominique), né le 10 septembre 1975 à Makoua, de nationalité congolaise, titulaire d'une Licence en Droit, option Droit privé, obtenue à l'université Marien Ngouabi, est nommé huissier de justice.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Pointe-Noire.

Arrêté n° 9874 du 22 mai 2024. M. WALEMBOT

(Eden Clauderve), né le 28 mai 1992 à Brazzaville, de nationalité congolaise, titulaire d'une Licence en Droit

privé, option : Etudes judiciaires, obtenue à l'université Marien Ngouabi, est nommé huissier de justice.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Pointe-Noire.

Arrêté n° 9875 du 22 mai 2024. M. MOUNKALA (Isidore), né le 23 juin 1963 à Brazzaville, de nationalité congolaise, titulaire d'une Maîtrise en Droit, option Droit privé, obtenue à l'université Marien Ngouabi, est nommé huissier de justice.

L'intéressé est autorisé à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Pointe-Noire.

Arrêté n° 9876 du 22 mai 2024. Mme MABOUNDA BOHO (Nety Destinée) épouse **MOUSSENGUE**, née le 25 novembre 1981 à Sibiti, de nationalité congolaise, titulaire d'une Licence en Droit privé, option : Droit des affaires, obtenue à l'université Marien Ngouabi, est nommée huissier de justice.

L'intéressée est autorisée à ouvrir un office dans le ressort de la Cour d'appel de Pointe-Noire.

CHANGEMENT DE NOM PATRONYMIQUE

Arrêté n° 10103 du 23 mai 2024 portant changement de nom de Mlle **NAOULADJO (Merveille Chancelvie)**

Le garde des sceaux, ministre de la justice, des droits humains et de la promotion des peuples autochtones,

Vu la Constitution ;

Vu la loi n° 073/84 du 17 octobre 1984 portant code de la famille en République du Congo ;

Vu la loi n° 19/99 du 15 août 1999 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi n° 22/92 du 20 août 1992 portant organisation du pouvoir judiciaire en République du Congo ;

Vu le décret n° 99/85 du 15 mai 1999 portant attributions et organisation du secrétariat général à la justice ;

Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;

Vu le décret n° 2016-365 du 27 décembre 2016 relatif aux attributions du ministre de la justice, des droits humains et de la promotion des peuples autochtones ;

Vu le décret n° 2017-260 du 25 juillet 2017 portant organisation du ministère de la justice et des droits humains et de la promotion des peuples autochtones ;

Vu le décret n° 2021-300 du 12 mai 2021 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2022-1850 du 24 septembre 2022 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu la requête de l'intéressée et la publication parue dans «Les Dépêches de Brazzaville», n° 4533, du vendredi 23 juin 2023 ;

Vu le défaut d'opposition,

Arrête :

Article premier : Mlle **NAOULADJO (Merveille Chancelvie)**, de nationalité congolaise, née le 16 octobre 1996 à Brazzaville, fille de **NKODIA KYND MATSIA** et de **ANKA DOULOU (Judith)**, est autorisée à changer son nom patronymique actuel.

Article 2 : Mlle **NAOULADJO (Merveille Chancelvie)** s'appellera désormais **NKODIA KYND ANKA (Merveille Chancelvie)**.

Article 3 : le présent arrêté sera transcrit en marge du centre d'état civil de Talangaï, enregistré, publié au Journal officiel de la République du Congo et communiqué partout où besoin sera.

Fait à Brazzaville, le 23 mai 2024

Aimé Ange Wilfrid BININGA

Arrêté n° 10104 du 23 mai 2024 portant changement de nom de M. **NAOUAMONAOUO (Rysdaël Gerdant Bolle)**

Le garde des sceaux, ministre de la justice, des droits humains et de la promotion des peuples autochtones,

Vu la Constitution ;

Vu la loi n° 073/84 du 17 octobre 1984 portant code de la famille en République du Congo ;

Vu la loi n° 19/99 du 15 août 1999 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi n° 22/92 du 20 août 1992 portant organisation du pouvoir judiciaire en République du Congo ;

Vu le décret n° 99/85 du 15 mai 1999 portant attributions et organisation du secrétariat général à la justice ;

Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;

Vu le décret n° 2016-365 du 27 décembre 2016 relatif aux attributions du ministre de

la justice, des droits humains et de la promotion des peuples autochtones ;

Vu le décret n° 2017-260 du 25 juillet 2017 portant organisation du ministère de la justice et des droits humains et de la promotion des peuples autochtones ;

Vu le décret n° 2021-300 du 12 mai 2021 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2022-1850 du 24 septembre 2022 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu la requête de l'intéressé et la publication parue dans «Les Dépêches de Brazzaville», n° 4566, du mercredi 9 août 2023 ;

Vu le défaut d'opposition ,

Arrête :

Article premier : M. **NAOUAMONAOUO (Rysdaël Gerdant Bulle)** de nationalité congolaise né le 29 mars 1989 à Brazzaville, fils de **NAOUAMONAOUO (Pascal)** et de **NTOTOMANA (Albertine)**, est autorisé à changer son nom patronymique actuel.

Article 2: M. **NAOUAMONAOUO (Rysdaël Gerdant Bolle)** s'appellera désormais **NAOUA (Rysdaël Gerdant)**.

Article 3: le présent arrêté sera transcrit en marge du centre d'état civil de Makélékélé, enregistré, publié au Journal officiel de la République du Congo et communiqué partout où besoin sera.

Fait à Brazzaville, le 23 mai 2024

Aimé Ange Wilfrid BININGA

Arrêté n° 10105 du 23 mai 2024 portant changement de nom de M. **WADZIMEKOB (Céleste Tony)**

Le garde des sceaux, ministre de la justice, des droits humains et de la promotion des peuples autochtones,

Vu la Constitution ;

Vu la loi n° 073/84 du 17 octobre 1984 portant code de la famille en République du Congo ;

Vu la loi n° 19/99 du 15 août 1999 modifiant et complétant certaines dispositions de la loi n° 22/92 du 20 août 1992 portant organisation du pouvoir judiciaire en République du Congo ;

Vu le décret n° 99/85 du 15 mai 1999 portant attributions et organisation du secrétariat général à la justice ;

Vu le décret n° 2003-326 du 19 décembre 2003 relatif à l'exercice du pouvoir réglementaire ;

Vu le décret n° 2016-365 du 27 décembre 2016 relatif aux attributions du ministre de la justice, des droits humains et de la promotion des peuples autochtones ;

Vu le décret n° 2017-260 du 25 juillet 2017 portant organisation du ministère de la justice et des droits humains et de la promotion des peuples autochtones ;

Vu le décret n° 2021-300 du 12 mai 2021 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 2022-1850 du 24 septembre 2022 portant nomination des membres du Gouvernement ;

Vu la requête de l'intéressé et la publication parue dans «Les Dépêches de Brazzaville», n° 4550, du mardi 18 juin 2023 ;

Vu le défaut d'opposition,

Arrête :

Article premier : M. **WADZIMEKOB (Céleste Tony)**, de nationalité congolaise, né le 4 juin 2001 à Makoua, fils de **WADZIMEKORO (Ghislain)** et de **ITOUA ETSE (Emérencie)**, est autorisé à changer son nom patronymique actuel.

Article 2 : M. **WADZIMEKOB (Céleste Tony)** s'appellera désormais **WADZIMEKORO ITOUA (Céleste Tony)**.

Article 3 : Le présent arrêté sera transcrit en marge du centre d'état civil de Makoua, enregistré, publié au

Journal officiel de la République du Congo et communiqué partout où besoin sera.

Fait à Brazzaville, le 23 mai 2024

Aimé Ange Wilfrid BININGA

PARTIE NON OFFICIELLE

- ANNONCE LEGALE -

DECLARATION D'ASSOCIATIONS

Création

Département de Brazzaville

Année 2024

Récépissé n° 142 du 10 mai 2024. Déclaration à la préfecture du département de Brazzaville de l'association dénommée « **MUTUELLE DIAMANTS RARES** », en sigle « **M.D.R.** ». Association à caractère *social*. *Objet* : consolider l'unité, l'amour, l'entraide et la solidarité entre les membres ; maintenir la cohésion au sein de la mutuelle ; apporter de l'assistance multiforme aux membres en cas d'événements heureux ou malheureux. *Siège social* : 92, rue Saint Paul, arrondissement 6 Talangaï, Brazzaville. *Date de la déclaration* : 20 février 2024.

Récépissé n° 161 du 28 mai 2024. Déclaration à la préfecture du département de Brazzaville de l'association dénommée « **CLUB D'ECHECS DE L'INSTITUT FRANÇAIS DU CONGO** », en sigle « **C.E.I.F.C.** ». Association à caractère *socioculturel*. *Objet* : œuvrer pour la promotion du jeu d'échecs en tant qu'activité de loisir et d'épanouissement de l'individu ; sensibiliser les populations sur les avantages du jeu d'échecs sur le plan culturel, social et pédagogique ; développer la concentration, la logique, la stratégie et la maîtrise de soi à travers le jeu d'échecs ; promouvoir la paix et la justice tout en luttant contre les inégalités sociales par le jeu d'échecs. *Siège social* : dans l'enceinte de l'Institut Français du Congo, arrondissement 2 Bacongo, Brazzaville. *Date de la déclaration* : 14 mars 2024.

Année 2020

Récépissé n° 124 du 24 juin 2020. Déclaration à la préfecture du département de Brazzaville de l'association dénommée « **ASSOCIATION KOSALA AFRICA PME** ». Association à caractère *socioéconomique*. *Objet* : accompagner et encourager les jeunes porteurs de projet et entrepreneurs africains dans leurs activités économiques ; promouvoir l'entrepreneuriat en milieu scolaire et en zone rurale ; informer et former les entrepreneurs sur leurs responsabilités environnementales. *Siège social* : 2^e étage de l'im-

meuble Yoka Bernard centre-ville, arrondissement 3 Poto-Poto, Brazzaville. *Date de la déclaration* : 29 mai 2020.

MODIFICATION

Département de Brazzaville

Année 2024

Récépissé n° 006 du 16 mai 2024. Notification à la préfecture du département de Brazzaville des modifications des statuts portant sur le changement de dénomination et des objectifs de l'association dénommée **NOUVELLE LIKOUALA EMERGENTE**, en sigle « **N.L.E** ». Association à caractère *socioéducatif*, précédemment reconnue par le récépissé n° 294 du

25 septembre 2020. Cette association qui sera désormais dénommée **ASSOCIATION NOUVELLE GENERATION EMERGENTE**, en sigle « **A.N.G.E** » *Nouvel objet* : apporter de l'assistance et de l'aide aux populations pauvres et sinistrées victimes des conséquences des guerres et des catastrophes naturelles ; assurer la formation professionnelle et qualifiante des jeunes afin de les orienter vers les métiers durables ; lutter contre les antivaleurs, l'incivisme et la délinquance en milieu juvénile ; organiser, en faveur de la jeunesse des campagnes de sensibilisation pour une meilleure orientation académique et professionnelle ; veiller à l'intégration, à la formation et à la promotion des peuples autochtones. Siège social : 1 bis, rue Moussana, arrondissement 4 Moungali, Brazzaville. *Date de la déclaration* : 23 février 2024.

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