

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE DU CONGO

paraissant le jeudi de chaque semaine à Brazzaville

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

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

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

SOMMAIRE

VOLUME III

Arrêté n° 2993 du 19 août 2025 relatif aux activités de travail aérien	2
Arrêté n° 2994 du 19 août 2025 relatif à la certification des exploitants aériens.....	43

Arrêté n° 2993 du 19 août 2025 relatif aux activités de travail aérien

La 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 Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;

Vu le règlement n°05/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC ;

Vu le règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone CEMAC ;

Vu le décret n°78-288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2021-825 du 31 décembre 2010 portant règlement de la sécurité aérienne ;

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

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

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° 2025-1 du 10 janvier 2025 portant nomination des membres du Gouvernement,

Arrête :

Article premier : Le présent arrêté détermine les règles applicables aux activités du travail aérien.

Article 2 : Les règles applicables aux activités du travail aérien sont fixées dans l'annexe au présent arrêté.

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

Article 4 : Le présent arrêté sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 19 août 2025

Ingrid Olga Ghislaine EBOUKA- BABACKAS

ANNEXE A L'ARRETE RELATIF AUX ACTIVITES DE TRAVAIL AERIEN

Edition du 1^{er} juin 2025

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	inscrit le	par
ANAC			ANAC
0	Incorporés dans la présente édition		

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	inscrit le	par

TABLE DES MATIÈRES

- 1 GÉNÉRALITÉS
 - 1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 1.1.2 DÉFINITION
 - 1.1.3 ABRÉVIATIONS
- 2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES
- 3 CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE TRAVAIL AÉRIEN (CETA)
 - 3.1 GÉNÉRALITÉS
 - 3.1.1 OBJET
 - 3.1.2 DOMAINE D'APPLICATION
 - 3.1.3 REGLES GENERALES
 - 3.1.4 POLICES D'ASSURANCE
 - 3.2 CONFORMITE AU CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE TRAVAIL AERIEN
 - 3.2.1 EXIGENCE D'AGREMENT
 - 3.2.2 EXIGENCE DE CETA
 - 3.2.3 PRIVILEGES DU CETA
 - 3.2.4 EVALUATION PAR L'ANAC
 - 3.3 DEMANDE DE DÉLIVRANCE, DE MODIFICATION ET DE RENOUELEMENT DU CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE TRAVAIL AÉRIEN (CETA)
 - 3.3.1 PHASE PRÉLIMINAIRE DE LA DEMANDE
 - 3.3.2 DÉPOT FORMEL DE LA DEMANDE
 - 3.3.3 INFORMATIONS À FOURNIR POUR UNE PREMIÈRE DEMANDE DE CETA
 - 3.3.4 ACCÈS POUR INSPECTION
 - 3.3.5 DÉLIVRANCE, MODIFICATION OU RENOUELEMENT DU CETA
 - 3.3.6 CONTENU D'UN CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE TRAVAIL AÉRIEN
 - 3.3.7 MANUEL D'EXPLOITATION D'EXPLOITANT DE TRAVAIL AÉRIEN
 - 3.3.8 EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL DE COMMANDEMENT ET ORGANISATION DU DETENTEUR DE CETA
 - 3.3.9 SYSTÈME DE MANAGEMENT DE LA QUALITÉ (SMQ)
 - 3.4 EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE DES AÉRONEFS
 - 3.4.1 COMPTE RENDU MATÉRIEL DE L'EXPLOITANT DU TRAVAIL AÉRIEN (CRM)
 - 3.4.2 PROGRAMME DE MAINTENANCE
 - 3.4.3 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT
- 4 EXPLOITATION D'AÉRONEFS AGRICOLES
 - 4.1 GÉNÉRALITÉS
 - 4.1.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 4.1.2 REGLE D'EXPLOITATION
 - 4.1.3 DOCUMENTS, MANUELS ET INFORMATIONS A CONSERVER A BORD DE L'AERONEF
 - 4.1.4 EXPLOITANT PRIVE D'AERONEFS AGRICOLES-LIMITATIONS
 - 4.1.5 EPANDAGE DES PRODUITS TOXIQUES
 - 4.1.6 UTILISATION DES PRODUITS CHIMIQUES
 - 4.1.7 PERSONNELS
 - 4.1.8 EXPLOITATION DANS UN ESPACE AERIEN CONTROLE DESIGNE POUR UN AEROPORT
 - 4.1.9 EXPLOITATION AU-DESSUS DES ZONES ENCOMBRES-GENERALITES
 - 4.1.10 EXPLOITATION AU-DESSUS DES ZONES ENCOMBRES- PILOTES ET AERONEFS
 - 4.1.11 DISPONIBILITE DU CERTIFICAT D'EXPLOITATION
 - 4.2 DOSSIER ET RAPPORTS
 - 4.2.1 ENREGISTREMENTS : EXPLOITANT PROFESSIONNELS D'AERONEFS AGRICOLES
 - 4.2.2 CHANGEMENT D'ADRESSE
 - 4.2.3 CESSATION D'EXPLOITATIONS
- 5 HELICOPTERES AVEC CHARGES EXTERNES
 - 5.1.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 5.1.2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE CERTIFICAT D'EXPLOITATION
 - 5.1.3 VALIDITÉ DU CERTIFICAT
 - 5.1.4 DEMANDE DE DÉLIVRANCE OU DE RENOUELEMENT D'UN CERTIFICAT
 - 5.1.5 EXIGENCES EN MATIÈRE DE DÉLIVRANCE DE CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE TRAVAIL AÉRIEN AVEC AUTORISATION SPÉCIFIQUE D'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRE AVEC CHARGE EXTERNE
 - 5.1.6 ETAT DE NAVIGABILITE DES HELICOPTERES
 - 5.1.7 LE PERSONNEL

- 5.1.8 AMENDEMENT DU CERTIFICAT D'EXPLOITANT
- 5.1.9 DISPONIBILITÉ, TRANSFERT ET RENONCIATION DU CERTIFICAT
- 5.1.10 RÈGLES D'EXPLOITATION
- 5.1.11 TRANSPORT DE PERSONNES
- 5.1.12 EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATIONS ET ÉVALUATIONS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE
- 5.1.13 EXIGENCES EN MATIÈRE DE CARACTÉRISTIQUES ET DE PERFORMANCES DE VOL
- 5.1.14 NAVIGABILITE - STRUCTURE ET CONCEPTION
- 5.1.15 LIMITATIONS D'EXPLOITATION
- 5.1.16 MANUEL VOL / D'EXPLOITATION D'UN HÉLICOPTÈRE AVEC CHARGE EXTERNE
- 5.1.17 MARQUES ET PLAQUES D'IDENTIFICATION
- 5.1.18 CERTIFICAT DE NAVIGABILITE

- 6 OPERATION DE REMORQUAGE DE PLANEURS
 - 6.1.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 6.1.2 EXIGENCES EN MATIERE DE CERTIFICATION OU AUTORISATION EQUIVALENTE
 - 6.1.3 EXIGENCES EN MATIERE D'ÉQUIPEMENTS DE REMORQUAGE DE L'AERONEF
 - 6.1.4 EXIGENCES EN MATIERE DE FORMATION ET D'EXPERIENCE
 - 6.1.5 REGLES D'EXPLOITATION

- 7 REMORQUAGE DE BANNIERE PUBLICITAIRE
 - 7.1.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 7.1.2 CERTIFICAT DE DEROGATION OU AUTORISATION EXIGEEES
 - 7.1.3 EXIGENCES EN MATIERE D'AERONEFS
 - 7.1.4 EXIGENCES EN MATIERE DE FORMATION ET D'EXPERIENCE
 - 7.1.5 REGLES D'EXPLOITATION

- 8 OPERATIONS DE TELEVISION ET DE CINEMATOGRAPHIE
 - 8.1.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 8.1.2 CERTIFICAT DE CERTIFICAT OU AUTORISATION
 - 8.1.3 EXIGENCES EN MATIERE D'AERONEFS
 - 8.1.4 EXIGENCES EN MATIERE DE FORMATION ET D'EXPERIENCE
 - 8.1.5 EXICENGES EN MATIERE D'EXPLOITATION
 - 8.1.6 CONTENUD'UN MANUEL D'EXPLOITATION POUR DES OPERATIONS AERIENNES TELEVISEES ET CINEMATOGRAPHIQUES

- 9 VOLS DE TOURISME
 - 9.1.1 DOMAINED'APPLICATION
 - 9.1.2 EXIGENCES EN MATIERE DE CERTIFICAT OU D'AUTORISATION
 - 9.1.3 EXIGENCE EN MATIERE DE FORMATION ET D'EXPERIENCE
 - 9.1.4 REGLES D'EXPLOITATION

- 10 OBSERVATION / REPERAGE ANIMALIER
 - 10.1.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 10.1.2 EXIGENCES EN MATIERE DE CERTIFICAT D'EXPLOITANT OU D'AUTORISATION
 - 10.1.3 EXIGENCES EN MATIERE DE FORMATION ET D'EXPERIENCE
 - 10.1.4 REGLES D'EXPLOITATION

- 11 REPORTAGE DE NOUVELLES PAR LES MEDIAS ET SURVEILLANCE DU TRAFIC
 - 11.1.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 11.1.2 EXIGENCES EN MATIERE DE CERTIFICAT OU D'AUTORISATION
 - 11.1.3 EXIGENCES EN MATIERE DE FORMATION ET D'EXPERIENCE
 - 11.1.4 REGLES D'EXPLOITATION

- 12 BALLONS LIBRES SANS PILOTE
 - 12.1.1 DOMAINE D'APPLICATION
 - 12.1.2 EXIGENCES EN MATIERE DE CERTIFICAT D'EXPLOITANT
 - 12.1.3 CLASSIFICATION
 - 12.1.4 REGLES D'EXPLOITATION
 - 12.1.5 LIMITES D'EXPLOITATION ET EXIGENCES RELATIFS A L'EQUIPEMENT
 - 12.1.6 INTERRUPTION
 - 12.1.7 NOTIFICATION AVANT LE VOL
 - 12.1.8 NOTIFICATION DE LANCEMENT
 - 12.1.9 NOTIFICATION D'ANNULATION
 - 12.1.10 ENREGISTREMENT DES POSITIONS ET RAPPORTS

13 AUTRES OPÉRATIONS DE TRAVAIL AÉRIEN

13.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

13.1.2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE CERTIFICAT D'EXPLOITANT OU D'AUTORISATION

13.1.3 RÈGLE D'EXPLOITATION

13.1.4 DÉMONSTRATION DE CAPACITÉ

14 EXPLOITANTS ETRANGERS

14.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

14.1.2 EXIGENCES EN MATIÈRE D'AUTORISATION D'EXPLOITATION

14.1.3 DEMANDE D'AUTORISATION DE TRAVAIL

14.1.4 CONDITIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES

GENERALITES**1.1.1 DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Le présent règlement s'applique à l'exploitation d'aéronefs utilisés pour des services spécialisés.
- (b) Toutes les personnes qui se livrent à un travail aérien en République du Congo doivent à tout moment être conformes aux exigences de certification figurant dans la présente partie.
- (c) Toutes les personnes qui se livrent à un travail aérien en République du Congo doivent à tout moment être conformes aux exigences de navigabilité et aux règles d'exploitation du présent règlement qui s'appliquent, sauf si elle accorde des dérogations à ces exigences.

1.1.2 DEFINITION

- (a) Pour l'application du présent règlement, les termes ci-après ont la signification suivante :
 - (1) **Autorité** : Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo.
 - (2) **Classes de combinaisons hélicoptère/charges** : Configurations pour des charges externes remorquées par hélicoptère.
 - (3) **Exploitation d'aéronef agricole**. L'exploitation d'un aéronef à des fins :
 - (i) d'épandage de tout produit chimique.
 - (ii) d'épandage de toutes autres substances destinées à l'entretien des plantes, au traitement du sol, au développement de la vie des plantes, ou au contrôle des insectes ; ou
 - (iii) d'activités d'épandage affectant directement l'agriculture, l'horticulture ou la conservation des forêts mais non compris l'épandage d'insectes vivants.
 - (4) **Produit chimique** : Toute substance ou mélange de produits destiné à :
 - (i) la prévention, la destruction, le rejet, la réduction de la proportion d'insectes, rongeurs, nématodes, champignons, mauvaises herbes et d'autres sortes de plantes ou animaux vivants ou virus, à l'exception des virus portés par les hommes ou les animaux vivants que la République du Congo peut déclarer comme étant un parasite ; et
 - (ii) l'utilisation en tant que défoliant ou déshydratant.
 - (iii) classe A. Charge externe fixée à l'hélicoptère, qui ne peut être larguée, ni déborder plus bas que le train d'atterrissage, utilisée pour le transport de fret.
 - (5) **Personne** : Personne physique ou morale
 - (6) **Remorquage de banderole** : Medium publicitaire supporté par un cadre provisoire fixé à l'extérieur et remorqué à l'arrière de l'aéronef
 - (i) **classe B** : Charge externe suspendue à l'hélicoptère, qui peut être larguée et qui est transportée sans contact avec la terre ou l'eau au cours des opérations ;
 - (ii) **classe C** : Charge externe suspendue à l'hélicoptère, qui peut être larguée mais qui reste en contact avec la terre ou l'eau ou toute autre surface au cours des opérations.
 - (iii) **Classe D** : Charge externe suspendue à l'hélicoptère pour le transport de personnes.
 - (7) **Travail aérien** : Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que la cartographie aérienne, la photographie aérienne, la gestion des incendies de forêt, la lutte contre l'incendie, la publicité aérienne, le remorquage de planeurs, les sauts en parachute, la construction aérienne, l'héliportage, les excursions aériennes, la formation au pilotage, l'inspection et la surveillance aériennes, et l'épandage aérien.
 - (8) **Vol acrobatique** : Une manœuvre intentionnelle entraînant un changement brusque d'attitude de l'aéronef, une attitude ou une accélération anormale, pas nécessaires pour un vol normal.

1.1.3 ABRÉVIATIONS

(a) Les abréviations suivantes sont utilisées dans la présente partie :

- (1) **AGL** – Au-dessus du sol
- (2) **ATC** – Contrôle de la circulation aérienne
- (3) **ATPL** – Licence de pilote de ligne
- (4) **ATP** – Aéronef télé piloté
- (5) **CG** – Centre de gravité
- (6) **CPL** – Licence de pilote professionnel
- (7) **IFR** – Règles de vol aux instruments
- (8) **PIC** – Commandant de bord
- (9) **PPL** – Licence (brevet) de pilote privé
- (10) **VFR** – Règles de vol à vue

2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES

(a) Il est permis de manutentionner, de demander, de transporter ou de transporter par aéronef en République du Congo, dans les conditions décrites dans l'annexe à l'arrêté relatif au transport aérien des marchandises dangereuses destinées à être utilisées à l'endroit où une opération de travail aérien est effectuée et dont le transport par aéronef n'est pas interdit par les dispositions de l'annexe à l'arrêté relatif au transport aérien des marchandises dangereuses ou par les Instructions Techniques de l'OACI.

Se référer au chapitre relatif à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses dans l'annexe à l'arrêté relatif aux marchandises dangereuses.

3 CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE TRAVAIL AÉRIEN (CETA)

3.1 GÉNÉRALITÉS

3.1.1 OBJET

(a) Le Certificat d'Exploitant de Travail Aérien (CETA) a pour objet de certifier que le titulaire est autorisé par l'ANAC à assurer un type spécifié de services de travail aérien conformément au présent règlement.

3.1.2 DOMAINE D'APPLICATION

(a) Ce chapitre s'applique aux entreprises de travail aérien détentrices d'un agrément au titre du chapitre 3 du présent règlement.

3.1.3 RÈGLES GÉNÉRALES

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

(b) Le postulant à un CETA :

- (1) ne doit pas détenir un CETA délivré par une autre Autorité, sauf accord spécifique entre cette Autorité et l'ANAC ;
- (2) doit avoir son siège principal d'exploitation, et le cas échéant, son siège social, situés en République du Congo.
- (3) doit avoir immatriculé les aéronefs devant être exploités en vertu du CETA sur le registre

d'immatriculation Congolais ; et

- (4) doit convaincre l'ANAC de sa capacité à assurer la sécurité de l'exploitation.
- (c) Nonobstant les dispositions du sous-paragraphe (b)(3) ci-dessus, l'exploitant peut exploiter avec l'accord mutuel des deux Autorités, des aéronefs immatriculés au registre national d'une autre Autorité. Une autorisation d'exploitation devra être délivrée pour chaque aéronef par l'ANAC après une inspection de celle-ci.
- (d) L'exploitant doit permettre à l'ANAC d'avoir accès à son organisation et à ses aéronefs, et doit s'assurer, en ce qui concerne l'entretien, que l'accès à tout organisme d'entretien agréé concerné est permis, afin de vérifier le maintien de la conformité aux dispositions de la réglementation.
- (e) Un CETA est modifié, suspendu ou retiré si l'ANAC n'est plus assurée de la capacité de l'exploitant à maintenir la sécurité de l'exploitation.
- (f) L'exploitant doit démontrer à l'ANAC que :
- (1) son organisation et son encadrement sont convenables et correctement adaptés à la taille et au cadre de son exploitation, et
 - (2) des procédures de supervision de l'exploitation ont été définies.
- (g) L'exploitant doit avoir nommé un Dirigeant Responsable acceptable par l'ANAC, qui a mandat de l'exploitant pour s'assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'ANAC.
- (h) L'exploitant doit avoir désigné des personnes acceptables par l'ANAC et des responsables de l'encadrement et de la supervision dans les domaines suivants :
- (1) les opérations vols ;
 - (i) la gestion de la sécurité des vols ;
 - (2) le système d'entretien ;
 - (3) la formation et l'entraînement des équipages ;
 - (4) les opérations au sol ;
 - (5) la sûreté ; et
 - (6) le Système de Management de la Qualité (SMQ).
- (i) Une même personne peut être nommée responsable de plusieurs des domaines ci-dessus si cela est acceptable par l'ANAC mais, pour les exploitants employant 21 personnes ou plus à plein temps, un minimum de 03 personnes est exigé pour couvrir les six domaines de responsabilités soulignées dans le paragraphe (h) ci-dessus.
- (j) Pour les exploitants qui emploient 20 personnes ou moins à plein temps, trois domaines de responsabilité soulignées dans le paragraphe (h) ci-dessus peuvent être tenus par le Dirigeant Responsable si cela est acceptable par l'ANAC.
- (k) L'exploitant doit s'assurer que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications du Manuel d'Exploitation (MANEX).
- (l) L'exploitant doit prévoir des installations et services d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols.
- (m) L'exploitant doit s'assurer que l'équipement de ses avions et la qualification de ses équipages répondent aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation.
- (n) L'exploitant doit respecter les exigences en matière d'entretien du sous chapitre 3.4 pour l'ensemble des aéronefs exploités en vertu de son C.E.T.A.

- (o) L'exploitant doit fournir à l'ANAC un exemplaire du Manuel d'Exploitation conforme aux dispositions de la section 3.3.6.
- (p) L'exploitant doit assurer sur la base principale d'exploitation des moyens d'assistance opérationnelle appropriés à la zone et au type d'exploitation.
- (q) L'ANAC peut approuver des postes ou un nombre de postes, autres que ceux listés dans le paragraphe
- (h) ci-dessus, si l'exploitant est capable de démontrer qu'il peut assumer les fonctions d'encadrement de l'exploitation en toute sécurité avec moins de personnel de commandement ; ceci restant lié:
 - (1) au type d'exploitation ;
 - (2) au nombre d'aéronefs utilisés ; et
 - (3) à la zone d'exploitation.

3.1.2 **POLICES D'ASSURANCE**

- (a) Les exploitants de travail aérien doivent avoir souscrit une police d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents de travail, de dommages, d'avaries et autres.
- (b) Les exploitants de travail aérien doivent avoir souscrit également des polices d'assurance couvrant leur responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers et des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales.

3.2 **CONFORMITÉ AU CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE TRAVAIL AÉRIEN**

3.2.1 **EXIGENCE D'AGRÈMENT**

- (a) La délivrance et la validité d'un certificat d'exploitant de travail aérien sont assujetties à la détention d'un agrément de transporteur aérien en cours de validité spécifiant les activités couvertes.

3.2.2 **EXIGENCE DE CETA**

- (a) Un exploitant ne doit assurer des opérations de travail aérien que s'il détient un Certificat d'Exploitant de Travail Aérien (CETA) en état de validité délivré par l'ANAC.

3.2.3 **PRIVILÈGES DU CETA**

- (a) Le certificat d'exploitant de travail aérien (CETA) autorise l'exploitant à effectuer des opérations de travail aérien conformément aux autorisations, conditions et restrictions spécifiées.
- (b) Un CETA délivré par un État contractant est reconnu valable par l'ANAC si les conditions qui ont régi la délivrance du CTA sont équivalentes ou supérieures aux normes applicables spécifiées dans le présent règlement.
- (c) La délivrance d'un CETA par l'ANAC dépendra de ce que l'exploitant aura démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.

3.2.4 **ÉVALUATION PAR L'ANAC**

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

3.3 **DEMANDE DE DÉLIVRANCE, DE MODIFICATION ET DE RENOUELEMENT DU CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE TRAVAIL AÉRIEN(CETA)**

3.3.1 **PHASE PRÉLIMINAIRE DE LA DEMANDE**

- (a) Avant le dépôt d'un dossier complet de demande de CETA, le postulant remplit le formulaire afin de formaliser ses intentions.

(b) L'ANAC au vu des résultats obtenus à partir des données du formulaire:

- (1) cerne les intentions du postulant ;
- (2) précise le processus de délivrance du CETA ;
- (3) précise toutes les informations et documents qui doivent être joints à la demande initiale du CETA. A cette occasion, l'ANAC indique les modalités de dépôt du dossier de demande initiale et attire l'attention sur le délai approximatif requis pour l'instruction de la demande initiale ;
- (4) indique le règlement technique applicable ayant trait au CETA (ainsi que l'endroit où se le procurer) et de l'entité de l'ANAC en charge de le faire appliquer ;
- (5) remet au postulant la brochure à l'attention des futurs exploitants de travail aérien.

3.3.2 DÉPÔT FORMEL DE LA DEMANDE

(a) La demande de délivrance, de modification ou de renouvellement du certificat d'exploitant de travail aérien doit être faite à l'ANAC par le postulant sur le formulaire.

(b) La demande doit être déposée au moins :

- (1) 90 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une première délivrance ;
- (2) 30 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une modification majeure des conditions d'exploitation ;
- (3) 30 jours avant la date d'expiration du certificat d'exploitant de travail aérien pour un renouvellement.

3.3.3 INFORMATIONS À FOURNIR POUR UNE PREMIÈRE DEMANDE DE CETA

(a) Le postulant doit s'assurer que les informations ci-après sont incluses dans la demande initiale de CETA :

- (1) le nom officiel, la raison commerciale et l'adresse de la société ;
- (2) une description de l'exploitation envisagée, notamment la date prévue de début d'exploitation ;
- (3) une description de l'organisation de l'encadrement ;
- (4) le nom du Dirigeant Responsable et de la (ou des) personne(s) en charge des domaines Opérations vols et formation des équipages, Entretien et Opérations sol, du Système de Management de la Qualité (SMQ), accompagnés de leurs qualifications et expériences ;
- (5) le Manuel d'Exploitation (MANEX);
- (6) les documents d'entretien suivants :
 - (i) Manuel d'Entretien (ME) de chaque type d'appareil exploité ;
 - (ii) le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant (MME) ; si applicable selon la nature des autorisations spécifiques ;
 - (iii) modèle du Compte Rendu Matériel (CRM) ;
 - (iv) spécifications techniques du contrat d'entretien conclu, le cas échéant, avec le ou les ateliers sous-traitants ;
- (7) le nombre et le type d'aéronefs utilisés.

3.3.4 ACCÈS POUR INSPECTION

(a) Une inspection doit être menée par l'ANAC au niveau de l'exploitant qui postule à un certificat d'exploitant de travail aérien ou à une modification de ce certificat pour s'assurer qu'il répond aux normes liées à la

sécurité et à la sûreté aériennes.

(b) Tout exploitant de travail aérien doit garantir à l'ANAC le libre accès de ses installations et aéronefs dans le cadre des inspections de l'ANAC en vue de déterminer la conformité de l'exploitation avec les règlements applicables.

3.3.5 DÉLIVRANCE, MODIFICATION OU RENOUVELLEMENT DU CETA

(a) Le CETA. n'est délivré, modifié ou renouvelé que si :

(1) les aéronefs qui y sont spécifiés sont :

(i) pour les aéronefs inscrits au registre national d'immatriculation, titulaires d'un certificat de navigabilité (C.D.N.) en état de validité ;

(ii) pour les aéronefs inscrits à un registre d'immatriculation étranger, titulaires d'un certificat de navigabilité délivré conformément à l'annexe à l'arrêté relatif à la navigabilité et en état de validité. Le CDN des aéronefs inscrits à un registre d'immatriculation étranger doit être validé par l'ANAC selon les procédures de validation en vigueur.

(2) le système d'entretien a été approuvé par l'ANAC ;

(3) l'exploitant a démontré à l'ANAC qu'il était en mesure de :

(i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée ;

(ii) mettre en place et maintenir un Système de Management de la Qualité (SMQ) ;

(iii) se conformer aux programmes de formation et d'entraînement requis ;

(iv) respecter les exigences de la section 3.1.3.

(v) l'exploitant couvre les dépenses mises à sa charge par la réglementation en vigueur.

3.3.6 CONTENU D'UN CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE TRAVAIL AÉRIEN

(a) Le titre d'exploitant de travail aérien est notifié par la délivrance d'un Certificat d'Exploitant de Travail Aérien (CETA) qui consiste en :

(1) une page principale.

(b) Le CETA. spécifie :

(1) le nom et l'adresse de l'exploitant ;

(2) la date de délivrance et la période de validité ;

(3) les types d'aéronefs autorisés pour l'exploitation ;

(4) les marques d'immatriculation des aéronefs autorisés. Cependant, les exploitants peuvent obtenir l'approbation d'un système par lequel ils informent l'ANAC de l'immatriculation des avions exploités au titre de leur CETA.;

(5) les zones d'exploitation autorisées ;

(6) les limitations spécifiques ;

(7) et les autorisations spécifiques telles que :

(i) opérations agricoles ;

(ii) hélicoptères avec charges externes ;

(iii) remorquage des planeurs ;

(iv) remorquage de bannières publicitaires ;

- (v) opération télévision et cinéma ;
- (vi) vols pour tourisme ;
- (vii) repérage animalier ;
- (viii) surveillance du trafic ;
- (ix) autres opérations de travail aérien.

3.3.7 MANUEL D'EXPLOITATION D'EXPLOITANT DE TRAVAIL AÉRIEN

- (a) L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un Manuel d'Exploitation. Ce Manuel d'Exploitation doit être modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions seront communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel.
- (b) L'exploitant doit remettre à l'ANAC un exemplaire du Manuel d'Exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. L'exploitant ajoutera au Manuel d'Exploitation les éléments obligatoires dont l'ANAC exigera l'insertion.
- (c) L'exploitant doit fournir au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite un Manuel d'Exploitation contenant, pour chaque type d'aéronef utilisé, les procédures à suivre dans les conditions normales, de secours et d'urgence. On doit y trouver aussi des renseignements sur les systèmes de l'aéronef ainsi que les listes de vérification. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.
- (d) L'exploitant doit s'assurer que le Manuel d'Exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour assurer ses tâches.
- (e) L'exploitant doit s'assurer que le contenu du Manuel d'Exploitation, y compris l'ensemble des amendements ou révisions, ne contrevient pas aux conditions stipulées dans le certificat d'exploitant de travail aérien, ou à toutes autres règles applicables, et est acceptable ou, si nécessaire, approuvé par l'ANAC.
- (f) Sauf après approbation de l'ANAC, l'exploitant doit préparer le Manuel d'Exploitation en langue française.
- (g) L'exploitant peut éditer un Manuel d'Exploitation en plusieurs volumes.
- (h) L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation a facilement accès à une copie de chaque partie du Manuel d'Exploitation se rapportant à ses tâches. Par ailleurs, l'exploitant doit fournir aux membres d'équipage une copie, ou des extraits, individuels des parties A et B du Manuel d'Exploitation pertinents pour une étude personnelle.
- (i) L'exploitant doit s'assurer que le Manuel d'Exploitation est amendé ou révisé pour mettre à jour les consignes et informations qu'il contient. L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation est averti des modifications des parties du manuel relatives à ses tâches.
- (j) Tout détenteur d'un Manuel d'Exploitation ou de parties appropriées dudit document doit assurer sa mise à jour au moyen des amendements ou révisions fournis par l'exploitant.
- (k) L'exploitant doit fournir à l'ANAC les amendements et révisions prévus avant la date de leur entrée en vigueur. Dès lors que l'amendement concerne une partie quelconque du Manuel d'Exploitation devant être approuvée, cette approbation doit être obtenue avant l'entrée en vigueur dudit amendement. Lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.
- (l) L'exploitant doit incorporer l'ensemble des amendements et révisions exigés par l'ANAC.
- (m) L'exploitant doit s'assurer que les informations extraites de documents approuvés ou de tout amendement desdits documents approuvés, sont correctement reprises dans le Manuel d'Exploitation et que le Manuel d'Exploitation ne contient aucune information en contradiction avec une documentation approuvée. Toutefois, cette exigence n'empêche pas un exploitant d'avoir recours à des données ou des procédures plus exigeantes.
- (n) L'exploitant doit s'assurer que le contenu du Manuel d'Exploitation est présenté sous une forme permettant

une utilisation sans difficultés.

- (o) L'exploitant peut être autorisé par l'ANAC à présenter tout ou partie du Manuel d'Exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier. Dans ce cas, un niveau acceptable d'accessibilité, d'utilisation et de fiabilité doit être assuré.
- (p) L'utilisation d'une forme réduite du Manuel d'Exploitation n'exempte pas l'exploitant des exigences relatives à l'emport du Manuel d'Exploitation à bord de l'avion.
- (q) Le Manuel d'Exploitation doit être tenu constamment à jour.
- (r) L'exploitant doit remettre à l'ANAC un exemplaire du Manuel d'Exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. L'exploitant doit ajouter au Manuel d'Exploitation les éléments obligatoires dont l'ANAC exigera l'insertion.

3.3.8 EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL DE COMMANDEMENT ET ORGANISATION DU DETENTEUR DE CETA

- (a) Afin de satisfaire aux exigences de la section 3.1.3, le postulant doit :
 - (1) avoir nommé un Dirigeant Responsable acceptable par l'ANAC, qui a mandat de l'exploitant pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'ANAC.
 - (2) être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation ;
 - (3) disposer de personnel qualifié, acceptable par l'ANAC et responsables de l'encadrement et de la supervision dans les domaines suivants :
 - (i) les opérations vols ;
 - (ii) le système de maintenance ;
 - (A) responsable du suivi du maintien de la navigabilité dans le cas où le demandeur ne dispose pas d'un organisme de maintenance agréé (OMA) ;
 - (B) responsable de la maintenance dans le cas où le demandeur dispose d'un OMA ;
 - (iii) la formation et l'entraînement des équipages,
 - (iv) les opérations au sol ;
 - (v) Système de Management de la Qualité (SMQ).
- (b) L'ANAC peut approuver des postes ou un nombre de postes, autres que ceux listés, si l'exploitant est capable de démontrer qu'il peut assumer les fonctions d'encadrement de l'exploitation en toute sécurité avec moins de personnel de commandement ; ceci restant lié :
 - (1) au type d'exploitation ;
 - (2) au nombre d'aéronefs utilisés ; et
 - (3) à la zone d'exploitation.

3.3.9 SYSTÈME DE MANAGEMENT DE LA QUALITÉ (SMQ)

- (a) Tout exploitant du travail aérien doit établir un Système de Management de la Qualité (SMQ) et nommer un Responsable Qualité afin de contrôler la conformité, et l'adéquation des procédures requises pour assurer des méthodes d'exploitation sûres et la navigabilité des aéronefs. Ce contrôle doit comporter un système de retour d'information au Dirigeant Responsable afin d'assurer la prise de mesures correctives nécessaires.
- (b) Le Système de Management de la Qualité (SMQ) doit comporter un programme qualité contenant les procédures conçues pour vérifier que toutes les opérations sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables.

- (c) Le Système de Management de la Qualité (SMQ) et le responsable qualité doivent être acceptables pour l'ANAC.
- (d) Le Système de Management de la Qualité (SMQ) doit être décrit dans la documentation pertinente.
- (e) Nonobstant les dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'ANAC peut accepter la nomination de deux Responsables Qualité, un pour les opérations et un pour la maintenance, à condition que l'exploitant du travail aérien ait désigné une unité de Management de la Qualité pour s'assurer que le Système de Management de la Qualité (SMQ) s'applique uniformément à travers toute l'exploitation.

3.4 **EXIGENCES EN MATIÈRE DE MAINTENANCE DES AÉRONEFS**

3.4.1 **COMPTE RENDU MATÉRIEL DE L'EXPLOITANT DU TRAVAIL AÉRIEN (CRM)**

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

3.4.2 **PROGRAMME DE MAINTENANCE**

- (a) L'exploitant du travail aérien doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme de maintenance approuvé par l'ANAC, qui contient les renseignements spécifiés du paragraphe (c). La conception du programme de maintenance de l'exploitant du travail aérien respectera les principes des facteurs humains.
- (b) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au programme de maintenance doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme de maintenance a été distribué.
- (c) Le programme de maintenance de chaque aéronef, qui est prévu par la présente section, doit contenir les renseignements suivants :
 - (1) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'avion ;
 - (2) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale ;
 - (3) les procédures permettant de modifier les dispositions des sous-paragraphe (1) et (2) ci-dessus, ou de s'en écarter ; et
 - (4) le cas échéant, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes et éléments de bord ainsi que des moteurs.
- (d) Les tâches et les intervalles de maintenance qui ont été spécifiés comme obligatoires dans l'approbation de la conception de type seront indiqués comme tels.
- (e) Le programme de maintenance doit être fondé sur des renseignements fournis par l'État de conception ou par l'organisme responsable de la conception de type, ainsi que sur toute expérience complémentaire applicable.

3.4.3 **MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT**

- (a) Selon les cas, l'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de contrôle de maintenance acceptable pour l'ANAC. La conception du manuel respectera les principes des facteurs humains.
- (b) L'exploitant doit veiller à ce que le manuel de contrôle de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment mis à jour.

4 **EXPLOITATION D'AERONEFS AGRICOLES**

4.1.1 **DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Le présent chapitre prescrit les règles régissant :
 - (1) l'exploitation d'aéronefs agricoles en République du Congo; et
 - (2) la délivrance de l'autorisation spéciale d'exploitation d'aéronef agricole privé et professionnel qui accompagne le CETA.
- (b) En cas de nécessité d'ordre public, toute personne conduisant une exploitation d'aéronef agricole conformément au présent règlement peut, jusqu'au niveau nécessaire, déroger aux règles d'exploitation du présent règlement pour les activités de secours et d'assistance approuvées par une agence gouvernementale nationale ou locale.
- (c) Tout exploitant qui, au titre de la présente section enfreindrait les règlements du présent chapitre, devra dans les 10 jours suivant l'infraction, communiquer à l'ANAC un rapport complet sur l'opération aérienne concernée, comprenant la description et les raisons de l'opération.

4.1.2 **REGLES D'EXPLOITATION**

- (a) A l'exception des dispositions du paragraphe (c) ci-dessous, la présente section décrit les règles applicables aux personnes et aéronefs impliqués dans le travail aérien avec autorisation d'exploitation d'aéronef à des fins agricoles effectuées conformément au présent règlement.
- (b) Le détenteur d'un certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'aéronef agricole peut déroger aux dispositions de l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs sans une autorisation de dérogation lorsqu'il conduit des opérations de travail aérien relatif à l'agriculture, l'horticulture ou la conservation de forêts conformément aux règles d'exploitation de la présente section.
- (c) Les règles d'exploitation de la présente section s'appliquent aux détenteurs de certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'hélicoptères avec charge externe effectuant l'exploitation d'aéronef à des fins agricoles impliquant uniquement l'épandage d'eau sur les feux de brousse au moyen d'hélicoptère avec charge externe.

4.1.3 **DOCUMENTS, MANUELS ET INFORMATIONS A CONSERVER A BORD DE L'AERONEF**

- (a) Nul ne peut exploiter un aéronef à des fins agricoles sans la présence permanente à bord de cet aéronef, d'une copie conforme du certificat d'exploitation d'aéronef agricole.
- (b) En plus du certificat d'exploitation visé au (a), les documents, manuels et informations ou leurs copies certifiées suivants doivent être conservés à bord d'un aéronef exploité à des fins agricoles :
 - (1) le manuel de vol (AFM) ou document(s) équivalent(s) ;
 - (2) l'original du certificat d'immatriculation ;
 - (3) l'original du certificat de navigabilité (CDN) ;
 - (4) le certificat de limitation de nuisance, si requis ;
 - (5) la liste des approbations spécifiques, si requis ;
 - (6) la licence radio, si requis ;

- (7) l'attestation d'assurance responsabilité civile aux tiers non transportés ;
- (8) le carnet de route, ou équivalent ;
- (9) le compte rendu matériel (ou technical log), si applicable ;
- (10) les détails du plan de vol ATS, si applicable ;
- (11) les cartes aéronautiques courant les zones et les routes d'exploitation appropriées aux vols proposés ainsi que celles prévues en cas de déroutement ;
- (12) les procédures ainsi que les informations sur les signaux visuels utilisés en cas d'interception d'aéronefs ;
- (13) les informations en ce qui concerne les services de recherche et sauvetage dans les zones des vols proposés ;
- (14) les parties pertinentes du manuel d'exploitation et/ou les procédures d'exploitation (SOP) ou le manuel de vol de l'aéronef qui sont relatifs aux tâches de l'équipage de conduite. Les parties pertinentes du manuel d'exploitation doivent être facilement accessibles ;
- (15) le MEL et/ou CDL si applicable ;
- (16) les NOTAMs convenables ainsi que la documentation sur le service d'information aéronautique ;
- (17) les informations météorologiques, si requis ;
- (18) le manifeste cargo, si applicable ;
- (19) Toute autre documentation qui pourrait être utile pour le vol ou exigé par les États concernés par le vol.

4.1.4 **EXPLOITANT PRIVE D'AERONEFS AGRICOLES –LIMITATIONS**

- (a) Aucune personne ne peut effectuer de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'aéronef à des fins agricoles sous la couverture du certificat d'exploitant privé d'aéronef agricole.
 - (1) Contre compensation ou en location ;
 - (2) Au-dessus d'une zone congestionnée ; ou
 - (3) Au-dessus de toute propriété, à moins qu'il n'en soit le propriétaire ou le locataire, le propriétaire ou le détenteur d'intérêts quelconques dans les cultures situées sur cette propriété.

4.1.5 **EPANDAGE DES PRODUITS TOXIQUES**

- (a) Aucune personne n'est autorisée à épandre ou être à la base de l'épandage de toute matière ou substance d'une manière qui présente des risques pour les personnes ou les biens en surface.

4.1.6 **UTILISATION DES PRODUITS CHIMIQUES**

- (a) A l'exception des dispositions du paragraphe (b) de la présente section, nul ne peut épandre ou être à la base de l'épandage de produits toxiques (pesticides) répertoriés en République du Congo :
 - (1) pour une utilisation autre que celle qui a été autorisée ;
 - (2) de manière contraire à toutes instructions de sécurité ou limitations d'utilisation sur son étiquette ; ou
 - (3) en violation des lois et règlements en vigueur par la République du Congo.
- (b) Cette section ne s'applique pas à une personne utilisant des produits chimiques à titre expérimental sous :
 - (1) la supervision d'une agence de l'Etat autorisée par les lois réglementant les recherches dans le

domaine de produits chimiques ; ou

(2) le couvert d'un permis délivré par l'ANAC.

4.1.7 PERSONNELS

- (a) **Informations** : Tout détenteur d'un certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'aéronef à des fins agricoles doit s'assurer que chaque personne employée dans son exploitation d'aéronef à des fins agricoles est informée de ses tâches et responsabilités.
- (b) **Superviseurs** : Aucune personne n'est autorisée à superviser un travail aérien avec autorisation d'exploitation d'aéronef à des fins agricoles à moins d'avoir satisfait aux exigences relatives aux connaissances et aux compétences décrites dans le présent règlement.
- (c) **Pilote commandant de bord** : Aucune personne n'est autorisée à faire fonction de Commandant de bord d'un aéronef exploité conformément au présent règlement à moins :
- (1) qu'il ne soit titulaire de la licence de pilote et de qualifications décrites dans la présente section correspondant au type d'opération effectuée ; ou
 - (2) qu'il n'ait démontré au détenteur du certificat de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'aéronef à des fins agricoles effectuant les opérations, ou au superviseur désigné par ce détenteur de certificat, qu'il possède des connaissances et qu'il dispose des aptitudes requises par le présent chapitre.
- (d) Néanmoins, une démonstration de la conformité aux exigences de connaissances et de compétence n'est pas nécessaire pour tout commandant de bord qui :
- (1) Au moment de la soumission d'une demande par un exploitant d'aéronefs agricoles, travaille en tant que commandant de bord pour ledit exploitant ; et
 - (2) Dispose d'un dossier auprès dudit exploitant, qui ne présente aucun doute concernant la sécurité de ses opérations de vol ou sa compétence pour l'épandage de matières agricoles ou de produits chimiques.

4.1.8 EXPLOITATION DANS UN ESPACE AERIEN CONTROLE DESIGNE POUR UN AEROPORT

- (a) A l'exception des vols en direction et en provenance des zones d'épandage, nul ne doit exploiter un aéronef à l'intérieur des limites latérales de la superficie de l'espace aérien de classe D désigné pour un aéroport à moins que pour cette opération, une autorisation ait été obtenue à partir du service de contrôle de la circulation aérienne ayant juridiction sur cette zone.
- (b) Aucune personne n'est autorisée à exploiter un aéronef dans les conditions météorologiques inférieures aux minima de vol à vue VFR, à l'intérieur des limites latérales d'un espace aérien de classe autorisée, à moins que pour cette opération, une autorisation ait été obtenue.
- (c) Le détenteur d'un certificat d'exploitant pour giravion à charge externe doit soumettre à l'ANAC un certificat de navigabilité actuel et valable, standard ou restreint, tel que décrit au paragraphe 2.3.5 de la présente partie, pour chaque aéronef devant figurer sur ledit certificat.
- (d) Le détenteur d'un certificat d'exploitant est autorisé à exploiter un aéronef dans les minimums météorologiques VFR spéciaux sans répondre aux impératifs prescrits dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation techniques des aéronefs, Partie 1.

4.1.9 EXPLOITATION AU-DESSUS DES ZONES ENCOMBRES-GENERALITES

- (a) Aucune personne n'est autorisée à exploiter un aéronef au-dessus d'une zone encombrée, sauf conformément aux exigences du présent paragraphe.
- (1) Une approbation écrite préalable doit être obtenue auprès de l'agent ou de l'organisme gouvernemental approprié de la subdivision politique au-dessus de laquelle l'opération doit être effectuée.
 - (2) La population doit être informée de l'opération prévue par un moyen efficace, par exemple, journal quotidien, radio, télévision, ou information en porte-à-porte.

- (b) Un planning pour chaque opération doit être soumis et approuvé par l'ANAC celle-ci, et comprendre :
- (1) Un examen des obstacles à survoler ;
 - (2) Les capacités d'atterrissage d'urgence de l'aéronef qui doit être utilisé ; et
 - (3) Toute coordination nécessaire avec les services de circulation aérienne.
- (c) Le détenteur d'un certificat est autorisé à exploiter un aéronef ou faire en sorte qu'un aéronef soit exploité au-dessus d'une zone encombrée aux altitudes requises pour le déroulement correct de ladite opération agricole, si celle-ci est effectuée :
- (1) Avec une sécurité maximale pour les personnes et les biens se trouvant à la surface en fonction de l'opération ; et Conformément aux exigences du paragraphe 6.1.9 (a) de la présente sous-section.
- (d) Tout détenteur d'un certificat doit s'assurer que tous les aéronefs monomoteurs se trouvant au-dessus d'une zone encombrée opèrent :
- (1) Non chargés lors des décollages et des retours, sauf pour les hélicoptères ;
 - (2) Pas en-dessous des altitudes prescrites à l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs, Partie 1, sauf durant l'opération d'épandage elle-même, y compris les approches et départs requis pour cette opération ; et
- (e) Lors des opérations d'épandage proprement dites, y compris les approches et les départs pour ces opérations, pas en-dessous des altitudes prescrites à l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs, Partie 1, sauf dans une zone et à une altitude permettant à l'aéronef d'effectuer un atterrissage d'urgence sans mettre en danger les personnes ou les biens se trouvant en surface.
- (f) Tout détenteur d'un certificat doit s'assurer que tous les aéronefs multi-moteurs se trouvant au-dessus d'une zone encombrée opèrent :
- (1) Lors du décollage, dans des conditions permettant à l'aéronef d'être arrêté en toute sécurité sur la longueur effective de la piste à partir de n'importe quel point du décollage jusqu'au moment où, avec tous les moteurs fonctionnant à la puissance normale de décollage, 105 % de la vitesse minimale de contrôle est atteinte avec le moteur critique inopérant dans la configuration de décollage ou 115 % de la puissance de décrochage sans moteur dans la configuration de décollage, quelle que soit la plus importante ;

Il convient de partir de l'hypothèse de vent nul et sans correction pour pente montante de 1 % ou moins lorsque le pourcentage est mesuré en tant que différence entre les élévations aux extrémités de la piste, divisée par la longueur totale. Pour les pentes montantes de plus de 1 %, la longueur effective de décollage de la piste est réduite de 20 % pour chaque 1 % de pente.

- (g) À une masse plus importante que celle qui, avec le moteur critique inopérant, permettrait un taux de montée d'au moins 15 mètres à la minute jusqu'à une altitude d'au moins (1000 ft) 300 mètres au-dessus de l'élévation du sol le plus élevé ou des obstacles se trouvant dans la zone où le travail doit être effectué, ou à une altitude de (5000 ft) 1520 mètres, quelle que soit la plus importante. Il convient de partir de l'hypothèse que l'hélice du moteur inopérant est en position de résistance minimale, que les volets et le train d'atterrissage sont dans la position la plus favorable et que le ou les autres moteurs fonctionnent à la puissance continue maximale disponible ; et
- (h) En-dessous des altitudes prescrites à l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs, Partie 1, sauf durant l'opération d'épandage elle-même, y compris les approches, départs et retours requis pour cette opération.
- (i) Tout détenteur d'un certificat doit notifier le public de l'opération prévue, comme l'ANAC peut le spécifier.

4.1.10 **EXPLOITATION AU-DESSUS DE ZONES ENCOMBRES - PILOTES ET AERONEFS**

- (a) Aucune personne n'est autorisée à exploiter un aéronef au-dessus d'une zone encombrée, sauf conformément aux règles s'appliquant au pilote et à l'aéronef, détaillées dans la présente sous-section.

(b) PILOTES

Chaque Commandant de bord doit avoir :

- (1) 25 heures de vol en tant que commandant de bord de la marque, type et du modèle de base de l'aéronef, dont au moins 10 heures ont été acquises dans les 12 mois civils précédents ; et
- (2) 100 heures d'expérience en tant que commandant de bord pour l'épandage de matières agricoles ou de produits chimiques.

(c) AÉRONEF

- (1) Chaque aéronef doit :
 - (i) S'il s'agit d'un aéronef non couvert par le paragraphe 6.1.10(c)(1)(ii) de la présente sous-section, avoir, au cours des 100 heures de services précédentes, fait l'objet d'une inspection des 100 heures ou annuelle par une personne autorisée conformément à l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs, Partie 1, ou avoir été inspecté dans le cadre d'un système progressif d'inspection ; et
 - (ii) S'il s'agit d'un avion civil multimoteur gros porteur ou à turbine immatriculé à l'ANAC, avoir été inspecté conformément aux impératifs relatifs aux programmes d'inspection qui s'appliquent, détaillés dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs, Partie 1.
- (2) Sauf pour les hélicoptères, chaque aéronef doit être équipé d'un dispositif capable de larguer, en 45 secondes ou moins, au moins la moitié de la charge maximale autorisée de matières agricoles. Si l'aéronef est équipé d'un dispositif destiné à larguer le réservoir ou la trémie en tant qu'unité, il doit y avoir un moyen permettant d'empêcher un largage par inadvertance par le pilote ou un autre membre de l'équipage.

4.1.11 DISPONIBILITE DU CERTIFICAT D'EXPLOITATION

- (a) Tout détenteur de certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'aéronef à des fins agricoles doit conserver son certificat à sa base et le présenter pour inspection à la demande de l'ANAC ou tout officiel chargé de faire appliquer la loi.

4.2 DOSSIERS ET RAPPORTS**4.2.1 ENREGISTREMENTS : EXPLOITANTS PROFESSIONNELS D'AERONEFS AGRICOLES**

- (a) Tout détenteur de certificat de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'aéronef à des fins agricoles doit détenir et tenir à jour à la base principale déclarée dans sa demande, les enregistrements suivants :
 - (1) les noms et adresses de chaque personne ayant bénéficié de ses services aériens agricoles ;
 - (2) la date de l'opération ;
 - (3) la désignation et la quantité de produit utilisée pour chaque opération effectuée ; et
 - (4) le nom, l'adresse et le numéro de licence de chaque pilote employé dans l'exploitation des aéronefs à des fins agricoles et la date à laquelle le pilote a satisfait aux exigences en matière de connaissances et aptitudes exigées dans le présent règlement.
- (b) Les enregistrements exigés au titre de la présente section doivent être conservés pendant au moins 12 mois et mis à disposition de l'ANAC sur demande à des fins d'inspection.

4.2.2 CHANGEMENT D'ADRESSE

- (a) Tout détenteur de certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'aéronef agricole doit notifier à l'ANAC par avance tout changement d'adresse de sa base d'exploitation.

4.2.3 CESSATION D'EXPLOITATIONS

- (a) Lorsque le titulaire d'un certificat cesse ses opérations aux termes de la présente partie, il doit remettre ce certificat au bureau désigné de l'ANAC./

5 HÉLICOPTÈRES AVEC CHARGES EXTERNES

5.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent chapitre s'applique au détenteur ou postulant à un certificat de travail aérien avec autorisation spécifique d'exploitation d'hélicoptère avec charges externes.
- (b) Il décrit :
 - (1) les règles de certification de la navigabilité pour l'utilisation d'hélicoptères dans des opérations de remorquage ;
 - (2) les règles d'exploitation et de certification d'exploitant régissant la conduite des opérations de remorquage par hélicoptère en République du Congo.
- (c) Les règles de certification du présent règlement ne s'appliquent pas aux :
 - (1) fabricants d'hélicoptères développant des équipements d'attache de remorque ;
 - (2) Opérations conduites par une personne démontrant la conformité pour l'établissement d'un certificat ou d'une autorisation conformément au présent règlement ;
 - (3) vols d'entraînement conduits en vue de la démonstration de la conformité avec le présent règlement ; ou
 - (4) Opérations conduites pour l'intérêt public avec l'accord de l'ANAC.
- (d) Dans le cadre des dispositions du présent règlement, une personne autre qu'un membre d'équipage ou une personne qui est indispensable et directement concernée par les opérations de remorquage de charge externe ne peut être transportée à bord que dans une combinaison hélicoptère/charge externe approuvée de classe D.

5.1.2 EXIGENCES EN MATIÈRE DE CERTIFICAT D'EXPLOITANT

- (a) Aucune personne concernée par le présent règlement ne peut conduire les opérations de remorquage de charge externe par hélicoptère sans, ou en violation des termes du certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation spécifique d'exploitation d'hélicoptère avec charge externe ou autorisation équivalente, délivrée par l'ANAC.

5.1.3 VALIDITÉ DU CERTIFICAT

- (a) A moins qu'il ne soit prématurément rendu, suspendu ou retiré, un certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'hélicoptère avec charge externe expire à la fin du 24^e (vingt-quatrième) mois suivant le mois dans lequel il est délivré ou renouvelé.

5.1.4 DEMANDE DE DÉLIVRANCE OU DE RENOUELEMENT D'UN CERTIFICAT

- (a) Une demande d'un nouveau certificat, ou de renouvellement d'un certificat délivré conformément au présent règlement doit être présentée conformément dans l'appendice 1.

5.1.5 EXIGENCES EN MATIÈRE DE DÉLIVRANCE DE CERTIFICAT D'EXPLOITANT DE TRAVAIL AÉRIEN AVEC AUTORISATION SPÉCIFIQUE D'EXPLOITATION D'HÉLICOPTÈRE AVEC CHARGE EXTERNE

- (a) Lorsqu'un postulant démontre qu'il est en conformité avec les dispositions du présent chapitre, l'ANAC lui délivre un certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'hélicoptère avec charge externe.
- (b) L'ANAC délivre l'autorisation d'exploiter un hélicoptère spécifié, avec les classes de combinaison hélicoptère-charge pour lesquelles le postulant ou le détenteur de certificat est éligible conformément aux dispositions du présent chapitre.

5.1.6 ETAT DE NAVIGABILITE DES HÉLICOPTÈRES

- (a) Un postulant doit disposer de l'usage exclusif d'au moins un hélicoptère qui :

- (1) soit certifié de type et satisfasse aux exigences des différentes dispositions du présent règlement qui prescrivent les exigences relatives à l'exploitation d'hélicoptère avec charge externe ;
- (2) soit conforme aux règles de certification du présent chapitre qui s'appliquent aux combinaisons hélicoptère-charge pour lesquelles l'autorisation est demandée ; et
- (3) dispose d'un certificat de navigabilité valide ou d'un certificat de navigabilité restreint.
- (4) Au titre de la présente sous-section, une personne a l'utilisation exclusive d'un hélicoptère si elle est la seule à en avoir la possession, le contrôle et l'utilisation pour les vols, en tant que propriétaire, ou dispose d'un accord écrit (dont des arrangements pour l'accomplissement de la maintenance requise) lui accordant ladite possession, ledit contrôle et ladite utilisation pour au moins 6 mois consécutifs.

5.1.7 **LE PERSONNEL**

- (a) Le postulant doit détenir, ou disposer des services d'au moins une personne détenant une licence valide de pilote professionnel CPL ou ATPL de pilote de ligne délivrée par l'ANAC, avec une qualification appropriée pour l'hélicoptère à exploiter.
- (b) Tout postulant doit désigner un pilote pour assurer les fonctions de chef pilote pour l'exploitation d'hélicoptère avec charge externe. Le chef pilote peut être également le postulant.
- (c) Le postulant peut désigner des pilotes qualifiés pour assurer les fonctions d'assistants au chef pilote et suppléer le chef pilote lorsqu'il n'est pas disponible.
- (d) Le chef pilote et ses assistants doivent être acceptables pour l'ANAC, et chacun d'eux doit détenir une licence valide de pilote professionnel ou pilote de ligne avec une qualification appropriée pour l'hélicoptère à exploiter.
- (e) Le détenteur de certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'hélicoptère avec charge externe doit immédiatement informer l'ANAC de tout changement survenu dans la désignation du chef pilote ou de l'assistant du chef pilote.
- (f) Un chef pilote nouvellement désigné doit se conformer aux exigences en matière de connaissances et d'aptitudes de la présente section dans l'intervalle de 30 jours, sinon l'exploitant ne doit plus conduire des opérations sous le certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'hélicoptère avec charge externe à moins d'être autorisé autrement par l'ANAC.

5.1.8 **AMENDEMENT DU CERTIFICAT D'EXPLOITANT**

- (a) Un détenteur de certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'hélicoptère avec charge externe peut formuler une demande à l'ANAC pour un amendement de son certificat, afin d'ajouter ou d'annuler une autorisation d'exploitation de combinaison hélicoptère-charge.
- (b) Un détenteur de certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'hélicoptère avec charge externe peut formuler une demande à l'ANAC pour un amendement afin d'ajouter ou de supprimer une autorisation, en soumettant à l'ANAC une nouvelle liste d'hélicoptères par numéro d'immatriculation et classes de combinaisons d'hélicoptère-charge pour lesquelles l'autorisation est sollicitée.

5.1.9 **DISPONIBILITÉ, TRANSFERT ET RENONCIATION DU CERTIFICAT**

- (a) Toute personne assurant l'exploitation d'hélicoptères avec charge externe doit détenir de façon permanente une copie du certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'hélicoptère avec charge externe dans chaque hélicoptère utilisé dans les opérations.
- (b) Un détenteur de certificat doit restituer son certificat à l'ANAC si :
 - (1) l'ANAC suspend ou révoque son certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'hélicoptère avec charge externe ; ou
 - (2) le détenteur du certificat arrête l'exploitation et ne reprend pas l'exploitation avant la date de validité du certificat.

5.1.10 RÈGLES D'EXPLOITATION

- (a) Nul ne peut mener une exploitation d'hélicoptère avec charge externe, sans conformité ou de manière contraire aux dispositions du manuel de vol décrit au 7.1.17.
- (b) Nul ne peut mener une exploitation d'hélicoptère avec charge externe à moins que :
- (1) l'hélicoptère ne soit conforme aux dispositions de la section 7.1.7 ; et
 - (2) l'hélicoptère et la combinaison hélicoptère/charge ne soient autorisés sous le certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'hélicoptère avec charge externe.
- (c) Avant qu'une personne ne puisse exploiter un hélicoptère avec charge externe qui diffère de façon substantielle avec toutes celles que cette personne a déjà transportées avec ce type d'hélicoptère (que la combinaison hélicoptère/charge soit ou non de la même classe), cette personne doit effectuer, de manière à ne pas mettre en danger les personnes ou les biens au sol, des contrôles opérationnels en vol parmi les contrôles opérationnels en vol ci-dessous, que l'ANAC aura prescrits comme appropriés pour la combinaison hélicoptère/charge :
- (1) la démonstration que le poids de la combinaison hélicoptère/charge et la position de son centre de gravité sont dans les limites approuvées, que la charge externe est solidement attachée et qu'elle n'interfère pas avec les mécanismes mis en place pour son largage d'urgence ;
 - (2) effectuer un décollage initial et vérifier que la maniabilité est satisfaisante ;
 - (3) en vol stationnaire, vérifier que la commande de direction est satisfaisante ;
 - (4) en vol, accélérer vers l'avant pour s'assurer qu'aucune situation (de l'hélicoptère ou de la charge externe) rendant l'hélicoptère incontrôlable ou pouvant être dangereuse ne s'est produite ;
 - (5) durant le vol normal, vérifier la présence d'éventuelles oscillations dangereuses de la charge externe, mais lorsque celle-ci n'est pas visible par le pilote, les autres membres d'équipage ou le personnel au sol doivent effectuer ce contrôle et en informer le pilote ;
 - (6) en vol normal, augmenter la vitesse et déterminer une vitesse opérationnelle à laquelle les oscillations ou les turbulences aérodynamiques dangereuses ne se produisent plus.
- (d) En dépit des dispositions dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs – partie 3, tout détenteur de certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'hélicoptère avec charge externe peut effectuer des opérations d'hélicoptère au-dessus d'une zone à forte densité si ces opérations sont conduites sans danger pour les personnes ou les biens au sol et en conformité avec les règles suivantes :
- (1) L'exploitant doit mettre en place un plan complet pour chaque opération et doit obtenir une approbation de l'ANAC ;
Le plan doit inclure :
 - (i) un accord avec les autorités appropriées pour que les officiels locaux interdisent aux personnes non autorisées l'accès à la zone dans laquelle l'opération est conduite ;
 - (ii) une coordination avec le Contrôle de la circulation aérienne au besoin ; et
 - (iii) un programme détaillant les routes et les altitudes de vol.
 - (2) chaque vol doit être effectué à une altitude, et sur une route, qui permet un largage de la charge externe, et l'atterrissage en urgence de l'hélicoptère sans risques pour les personnes et les biens au sol.
- (e) En dépit des dispositions de l'annexe à l'arrêté relatif à la exploitation technique des aéronefs– partie 03, et excepté ce qui est mentionné au sous paragraphe 7.1.14 (a)(4) ci-dessous, le titulaire du certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'hélicoptère avec charge externe peut conduire des opérations d'hélicoptère, y compris les approches, les départs, et les manœuvres de positionnement de chargement nécessaires pour l'opération, à moins de 500 pieds au-dessus du sol, et

près de 500 pieds au-dessus des personnes, véhicules et constructions, si les opérations sont conduites de façon à ne pas mettre en danger les personnes et les biens au sol.

- (f) Nul ne doit effectuer des opérations d'hélicoptère en IFR à moins d'être spécialement autorisé par l'ANAC.

5.1.11 **TRANSPORT DE PERSONNES**

- (a) Aucun détenteur de certificat d'exploitant de travail aérien ne peut autoriser le transport d'une personne durant l'exploitation d'un hélicoptère avec charge externe sauf si cette personne est :
- (1) un membre d'équipage ;
 - (2) un membre d'équipage en formation ;
 - (3) une personne assurant des fonctions indispensables aux opérations d'hélicoptère ; ou
 - (4) une personne indispensable pour l'exécution d'un travail directement lié à cette opération.
- (b) Le pilote commandant de bord doit s'assurer avant le décollage que toutes les personnes sont mises au courant de toutes les procédures pertinentes à respecter (y compris les procédures normales, anormales et d'urgence) et des équipements à utiliser durant les opérations d'hélicoptère.

5.1.12 **EXIGENCES EN MATIÈRE DE FORMATIONS ET ÉVALUATIONS DES MEMBRES D'ÉQUIPAGE**

- (a) Aucun détenteur de certificat ne peut employer une personne en tant que pilote, et personne n'a le droit de servir en tant que pilote, dans l'exploitation d'hélicoptère avec charge externe sauf si cette personne :
- (1) démontre avec succès à l'ANAC, la connaissance et l'aptitude en ce qui concerne le type de combinaison hélicoptère/charge ; et
 - (2) détient un document attestant de sa compétence ou un carnet approprié indiquant la conformité avec le sous-paragraphe (a) (1) de la présente section.
- (b) Aucun détenteur de certificat d'exploitant aérien ne peut employer une personne en tant que membre d'équipage ou autre personnel d'exploitation de la classe D, et personne ne doit servir en tant que membre d'équipage ou autre personnel d'exploitation de la classe D, à moins que, dans les 12 mois précédents, cette personne n'ait suivi avec succès un programme approuvé de formation initiale ou de recyclage.
- (c) Malgré les dispositions du paragraphe (b) de la présente section, une personne qui a effectué sur hélicoptère une opération d'hélicoptère de la même classe et du même type dans les 12 derniers mois n'a pas besoin de suivre les formations de recyclages

5.1.13 **EXIGENCES EN MATIÈRE DE CARACTÉRISTIQUES ET DE PERFORMANCES DE VOL**

- (a) Le postulant doit démontrer à l'ANAC, en effectuant les essais en vol suivants, que la combinaison hélicoptère/charge présente des caractéristiques de vol satisfaisant, à moins que ces essais en vol n'aient été effectués auparavant et que les caractéristiques de la combinaison hélicoptère/charge n'aient été satisfaisantes. Le poids de la charge externe lors de ces démonstrations (y compris les mécanismes de fixation de la charge externe) doit être le poids maximum pour lequel l'autorisation est sollicitée.
- (b) Charge externe de classe A pour hélicoptère : Le contrôle opérationnel en vol doit comprendre au moins les manœuvres suivantes :
- (1) décollage et atterrissage ;
 - (2) démonstration d'un contrôle directionnel satisfaisant durant la phase de vol stationnaire ;
 - (3) accélération à partir d'un vol stationnaire ; et
 - (4) vol horizontal jusqu'à la vitesse maximale pour laquelle l'autorisation est sollicitée.
- (c) Charge externe de classe B et D pour hélicoptère : Le contrôle opérationnel en vol doit comprendre au moins les manœuvres suivantes :

- (1) soulèvement de la charge externe ;
 - (2) démonstration d'un contrôle directionnel satisfaisant durant la phase de vol stationnaire ;
 - (3) accélération à partir d'un vol stationnaire ;
 - (4) vols horizontaux jusqu'à la vitesse maximale pour laquelle l'autorisation est sollicitée ;
 - (5) démonstration du fonctionnement adéquat de l'équipement de levage ; et
 - (6) préparatifs de largage et manœuvres de largage de la charge externe, sous les conditions probables d'exploitation, en utilisant chacune des commandes de largage rapide installées à bord de l'hélicoptère.
- (d) Charge externe de classe C pour hélicoptère : Pour les combinaisons hélicoptère/charge de la classe C utilisées pour tendre les fils, dérouler les câbles, ou autres travaux similaires, les essais opérationnels en vol doivent comprendre les manœuvres applicables parmi celles prescrites au paragraphe (c) de la présente section.

5.1.14 **NAVIGABILITE - STRUCTURE ET CONCEPTION**

- (a) Dispositifs de fixation des charges externes. Chaque dispositif de fixation des charges externes doit être approuvé par l'ANAC.
- (b) Dispositif de largage rapide. Chaque dispositif de largage rapide des charges externes doit être approuvé par l'ANAC.
- (c) Poids et centrage :
 - (1) Poids : Le poids total de la combinaison hélicoptère/charge ne doit pas excéder le poids total approuvé pour l'hélicoptère lors de la certification de type ; et
 - (2) Centrage : La position du centre de gravité doit, pour toutes les configurations de chargement, rester dans la plage définie pour l'hélicoptère lors de la certification de type. Pour les combinaisons hélicoptère/charge de classe C, l'amplitude et la direction de la force de chargement doivent être établies aux valeurs pour lesquelles la position effective du centre de gravité reste dans la plage définie.

5.1.15 **LIMITATIONS D'EXPLOITATION**

- (a) En plus des limitations d'exploitation présentées dans le manuel de vol approuvé de l'hélicoptère, et de toutes autres limitations que l'ANAC peut prescrire, l'exploitant doit établir au moins les limitations suivantes et les consigner dans le manuel de vol de la combinaison hélicoptère/charge externe pour les opérations de la combinaison hélicoptère/charge :
 - (1) la combinaison hélicoptère/charge externe ne doit être exploitée que dans les limites de poids et de centre de gravité décrites conformément au présent chapitre ;
 - (2) la combinaison hélicoptère/charge externe ne peut être exploitée avec une charge externe dont le poids excède celui utilisé pour démontrer la conformité aux dispositions du présent chapitre ;
 - (3) la combinaison hélicoptère/charge externe ne peut être exploitée à une vitesse supérieure à celle définie en conformité avec les dispositions du présent chapitre ;
 - (4) nul ne peut conduire des opérations d'hélicoptère conformément au présent règlement avec un certificat de type restreint, au-dessus des zones à forte densité de population au sol, sur des routes aériennes encombrées, ou à proximité d'un aéroport en service dans lequel sont effectuées des opérations de transport de passagers ; et
 - (5) la combinaison hélicoptère/charge de classe D ne peut être exploitée qu'en conformité avec les dispositions suivantes :
 - (i). l'hélicoptère utilisé doit être certifié de type en catégorie A pour la masse opérationnelle et être capable d'effectuer un vol stationnaire avec un moteur inopérant dans les mêmes conditions de masse opérationnelle et d'altitude ;

- (ii). l'hélicoptère doit être équipé de façon à permettre une intercommunication radio entre membres d'équipage réglementaire ;
- (iii). le personnel de manutention du dispositif de levage doit être approuvé par l'ANAC ;
- (iv). le dispositif de levage doit avoir un système secours de déverrouillage nécessitant deux actions distinctes.

5.1.16 **MANUEL VOL / D'EXPLOITATION D'UN HÉLICOPTÈRE AVEC CHARGE EXTERNE**

- (a) Le postulant doit rédiger un manuel d'exploitation (partie B) pour la combinaison hélicoptère/charge et le soumettre à l'ANAC pour approbation. Les données de l'enveloppe de limitations altitude/vitesse n'ont pas besoin d'être considérées comme des limitations opérationnelles. Le manuel de vol doit présenter :
 - (1) les limitations opérationnelles, les procédures (normale d'urgence et secours) les performances et autres renseignements mentionnés dans le présent chapitre ;
 - (2) les classes de combinaisons hélicoptère/charge pour lesquelles la navigabilité de l'hélicoptère a été démontrée conformément au présent chapitre ; et
 - (3) dans la section informations générales du manuel d'exploitation (partie B) de la combinaison hélicoptère/charge :
 - (i) des informations sur toutes particularités notées durant l'exploitation de combinaisons spécifiques hélicoptère/charge externe ;
 - (ii) les consignes de sécurité sur les décharges d'électricité statique pour les combinaisons d'hélicoptères/charge externe de classe B, C, et D ;
 - (iii) toute autre information essentielle à la sécurité des opérations avec charge externe.

5.1.17 **MARQUES ET PLAQUES D'IDENTIFICATION**

- (a) Les marques et plaques d'identification suivantes doivent être bien visibles et doivent être telles qu'elles ne doivent pas être facilement effaçables, défigurables ou obscurcies :
 - (1) une plaquette d'instructions (Placardée dans le cockpit ou la cabine) indiquant la classe de la combinaison hélicoptère-charge et les limitations d'occupation pour lesquelles l'hélicoptère est approuvé ; et
 - (2) une plaquette d'instructions, un marquage ou une inscription (Placardée près du dispositif de fixation de la charge externe) indiquant la charge externe maximum autorisée ;

5.1.18 **CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ**

- (a) Le certificat de navigabilité d'un exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'hélicoptère avec charge externe doit être à jour pour chaque type d'hélicoptère répertorié et doit être disponible durant les opérations.

6 **OPERATIONS DE REMORQUAGE DE PLANEURS**

6.1.1 **DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Le présent chapitre s'applique aux opérations de remorquage de planeurs par un aéronef.

6.1.2 **EXIGENCES EN MATIERE DE CERTIFICATION OU AUTORISATION EQUIVALENTE**

- (a) Aucune personne n'est autorisée à effectuer les opérations décrites dans le présent chapitre, sans la détention d'un certificat ou d'une autorisation équivalente délivrés par l'ANAC.

L'ANAC délivre un certificat de dérogation ou une à tout postulant qui satisfait aux dispositions du présent chapitre.

6.1.3 EXIGENCES EN MATIERE D'EQUIPEMENTS DE REMORQUAGE DE L'AERONEF

- (a) Aucune personne n'est autorisée à exploiter un aéronef qui remorquant un planeur, sauf si :
- (1) L'aéronef est équipé d'un crochet de remorquage et d'un système de commande de décrochage répondant aux normes de navigabilité qui s'appliquent ; et
 - (2) La résistance à la rupture du filin de remorquage n'est pas inférieure à 80 % de la masse maximale certifiée d'exploitation du planeur et n'est pas supérieure à deux fois la masse maximale certifiée d'exploitation.
 - (3) La résistance à la rupture du filin de remorquage peut être deux fois supérieure à la masse maximale certifiée d'exploitation du planeur si :
 - (i) Le commandant de bord de l'aéronef remorqueur est qualifié ;
 - (ii) Un maillon de sécurité est installé sur le planeur au point de fixation du filin de remorquage, dont la résistance à la rupture n'est pas inférieure à 80 % de la masse maximale certifiée d'exploitation du planeur et n'est pas supérieure à deux fois celle-ci ; ou
 - (iii) Un maillon de sécurité est installé au point de fixation du filin de remorquage sur l'aéronef remorqueur, dont la résistance à la rupture est supérieure, mais pas plus de 25 % supérieure, à celle de celui qui se trouve sur le planeur remorqué et n'est pas supérieure à deux fois la masse maximale certifiée d'exploitation du planeur.

6.1.4 EXIGENCES EN MATIERE DE FORMATION ET D'EXPERIENCE

- (a) Aucune personne n'est autorisée à faire fonction de commandant de bord pour remorquer un planeur sauf si cette personne :
- (1) Possède au moins un PPL avec une catégorie de qualification pour aéronef remorqueur ;
 - (2) A au moins 100 heures de vol en tant que commandant de bord dans les mêmes catégorie, classe et type d'aéronef, selon le cas, que l'aéronef remorqueur ;
 - (3) A été formée et a obtenu l'aval d'un instructeur pour :
 - (i) Les techniques et processus essentiels pour le remorquage sans danger de planeurs, y compris les limitations de vitesse anémométriques ;
 - (ii) Les procédures d'urgence ;
 - (iii) Les signaux utilisés ; et
 - (iv) Les angles maximaux de virage ;
 - (4) A l'exception des dispositions du paragraphe 8.1.4(b) de la présente section, a effectué au moins trois vols seuls aux commandes d'un aéronef remorquant un planeur ou simulé les procédures de remorquage d'un planeur en étant accompagné d'un pilote répondant aux exigences de la présente section ;
 - (5) A l'exception des dispositions du paragraphe 8.1.4(b) de la présente section, a obtenu l'aval sur un carnet de route du pilote mentionné au paragraphe 4.1.4(a)(4) de la présente sous-section, certifiant que la personne a effectué au moins 3 vols à bord d'un aéronef remorquant un planeur ; et
 - (6) Dans les 12 mois précédents :
 - (i) A effectué au moins trois remorquages de planeur en étant accompagné d'un pilote qualifié qui répond aux impératifs de la présente sous-section ; ou
 - (ii) A effectué au moins trois vols en tant que commandant de bord d'un planeur remorqué par un aéronef.
- (b) Le pilote mentionné au paragraphe 8.1.4(a)(4) de la présente sous-section, qui avalise le carnet de route d'une personne cherchant à obtenir des privilèges de remorquage doit avoir :

- (1) Répondu aux impératifs de la présente sous-section avant l'aval du carnet de route de la personne qui cherche à obtenir les privilèges de remorquage de planeur ; et
 - (2) Effectué au moins 10 vols en tant que PIC d'un aéronef remorquant un planeur.
- (c) Si le pilote mentionné au paragraphe 8.1.4(a)(4) de la présente sous-section n'est titulaire que d'un PPL, il doit avoir :
- (1) Effectué au moins 100 heures en tant que PIC d'avions ou 200 heures en tant que commandant de bord à bord d'une combinaison d'aéronefs motorisés et non motorisés ; et
 - (2) Effectué et enregistré au moins trois vols dans les 12 mois civils précédant celui lors duquel il accompagne une personne qui cherche à obtenir les privilèges de remorquage de planeur ou donne son aval sur son carnet de route :
 - (i) À bord d'un aéronef remorquant un planeur accompagné d'un autre pilote répondant aux impératifs de la présente section ; ou
 - (ii) En tant que commandant de bord d'un planeur remorqué par un autre aéronef.

6.1.5 **REGLES D'EXPLOITATION**

- (a) Aucun pilote n'est autorisé à se livrer à quelque remorquage que ce soit dans un espace aérien contrôlé s'il n'a pas reçu l'autorisation appropriée du service ATC.
- (b) Aucun pilote n'est autorisé à se livrer à un remorquage dans un espace non contrôlé tant qu'il n'a pas notifié l'ANAC d'une telle activité à mentionner dans le NOTAM.
- (c) Aucun pilote ne doit se livrer à des opérations de remorquage, en tant que pilote de l'aéronef remorqueur ou que pilote du planeur remorqué, tant que tous les pilotes ne sont pas convenus d'une marche à suivre générale, y compris les signaux de décollage et de décrochage, les vitesses anémométriques et les procédures d'urgence pour chaque pilote.
- (d) Aucun pilote d'un aéronef civil n'est autorisé à décrocher intentionnellement un filin de remorquage, après le décrochage d'un planeur, d'une façon qui mette en danger la vie ou les biens d'autres personnes.

7 **REMORQUAGE DE BANNIERE PUBLICITAIRE**

7.1.1 **DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Le présent chapitre s'applique aux opérations impliquant le remorquage par aéronef de bannière publicitaire ou autres signes, éclairés ou non éclairés.

7.1.2 **CERTIFICAT DE DEROGATION OU AUTORISATION EXIGEE**

- (a) Aucune personne ne peut se livrer à des opérations avec aéronef remorquant une bannière publicitaire ou autres signes, sans un certificat de dérogation ou autorisation équivalente délivrés par l'ANAC conformément aux dispositions du présent règlement.
- (b) Un certificat de dérogation ou une autorisation équivalente est délivré à tout postulant qui satisfait aux dispositions du présent chapitre.
- (c) Un hélicoptère opérant selon les dispositions du Chapitre 7 – Hélicoptère avec charge externe - peut remorquer une bannière publicitaire en utilisant un dispositif de fixation pour charge externe sans détenir un certificat à condition que l'exploitant ait au moins une autorisation pour la classe B sur son certificat d'exploitant de travail aérien.

7.1.3 **EXIGENCE EN MATIERE D'AERONEFS**

- (a) Aucune personne n'est autorisée à exploiter un aéronef pour remorquer une bannière publicitaire si ce dernier n'est pas équipé d'un crochet de remorquage et d'un système de commande de décrochage répondant aux normes applicables de navigabilité.
- (b) Aucune personne n'est autorisée à exploiter un hélicoptère pour remorquer une bannière publicitaire si ce dernier n'a pas un moyen permettant d'éviter que celle-ci se prenne dans le rotor de queue de l'hélicoptère

pendant toutes les phases du vol, y compris les autorotations.

La seule façon d'empêcher la bannière publicitaire de se prendre dans le rotor de queue au cours des autorotations peut être de larguer la bannière.

7.1.4 **EXIGENCES EN MATIERE DE FORMATION ET D'EXPERIENCE**

- (a) Pour les vols non payants, le pilote de l'aéronef remorqueur doit avoir au moins un PPL valide et un minimum de 200 heures de vol en tant que commandant de bord.
- (b) Lorsque des opérations de remorquage de bannière publicitaire sont effectuées contre paiement ou en location, le pilote doit avoir au moins une CPL (qualification aux instruments non requise) et au moins un certificat médical de seconde classe valide.
- (c) Tous les pilotes se livrant à des opérations de remorquage de bannière doivent faire la preuve de leur compétence pour l'ANAC en exécutant au moins un enlèvement et un largage du nombre maximum de lettres (panneaux) prévues d'être utilisées par le détenteur du certificat.

Cette démonstration doit être observée à partir du sol pour permettre à l'inspecteur d'évaluer la compétence de tout personnel indispensable au sol aussi bien que le vol.

7.1.5 **REGLES D'EXPLOITATION**

- (a) Toutes les opérations de remorquage de bannière publicitaire doivent se dérouler seulement :
 - (1) En conditions météorologiques VFR, comme décrites dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs, Partie 1 ; et
 - (2) Entre les heures officielles de lever et de coucher du soleil.
 - (b) Aucune personne n'est autorisée à se livrer à des opérations de remorquage de bannière publicitaire :
 - (1) Au-dessus de zones à forte densité ou d'aires de rassemblement de personnes en plein air à moins de (1000ft) 300 mètres ; et
 - (2) Ailleurs, à des altitudes inférieures au minimum de sécurité prescrite dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs, Partie 1 ou 3.
 - (3) Les hélicoptères peuvent être exploités en dessous des minimums prescrits au paragraphe 9.1.5(b) de la présente sous-section si l'opération est effectuée sans danger pour les personnes et les biens à la surface.
 - (4) Le détenteur du certificat doit obtenir l'accord de l'autorité aéroportuaire pour conduire des opérations de remorquage de bannière publicitaire.
 - (5) Si les opérations de remorquage de bannière publicitaire se déroulent sur un aéroport équipé d'une tour de contrôle, le détenteur du certificat doit informer la tour de contrôle de la durée des opérations.
 - (6) Le détenteur du certificat doit aviser à l'avance les autorités officielles appropriées de l'aéroport lorsque les opérations de remorquage de bannière publicitaire se déroulent à proximité d'un aéroport non contrôlé.
 - (7) Seuls les membres d'équipage indispensables doivent être transportés lors des opérations de remorquage de bannière publicitaire.
 - (8) Lorsque les opérations de remorquage de bannière publicitaire sont conduites aux alentours des zones à forte densité, le pilote doit faire particulièrement attention de manière à ce que, en cas de largage d'urgence de la bannière publicitaire et/ou de la corde de remorquage, cela ne puisse pas présenter de danger pour les personnes et les biens au sol.
 - (9) Chaque pilote doit larguer la corde de remorquage dans une zone prédéfinie, à au moins 500 pieds de personnes, immeubles, d'automobiles et d'aéronefs en stationnement.
- Si l'avion remorqueur atterrit avec la corde de remorquage attachée, il faut faire attention à ne pas traîner la corde mettant ainsi en danger les autres avions en vol, ou les personnes, biens et aéronefs au sol.

- (c) Chaque pilote effectuant des opérations de remorquage de bannière publicitaire doit avoir à bord de l'aéronef une copie en cours de validité du certificat de dérogation ou de l'autorisation équivalente permettant d'effectuer le remorquage de bannière publicitaire.

8 OPERATIONS DE TELEVISION ET DE CINEMATOGRAPHIE

8.1.1 DOMAINED'APPLICATION

- (a) Le présent chapitre s'applique aux opérations impliquant le tournage de films de cinéma, les prises de vues aériennes de cinéma ainsi que la direction ou la production de tels tournages, lorsque les opérations sont à but lucratif, en compensation ou en location.
- (b) Pour l'application du présent règlement, le « cinématographie » inclura film, vidéo, et toute sorte de émissions en direct dans n'importe quel format, ainsi que la préparation et la répétition de ces opérations.

8.1.2 EXIGENCES EN MATIERE DECERTIFICAT OU AUTORISATION

- (a) Aucune personne n'est autorisée à effectuer les opérations décrites dans le présent chapitre, sans la détention d'un certificat ou d'une autorisation équivalente délivrés par l'ANAC.
- (b) L'ANAC délivre un certificat ou une autorisation à tout postulant qui satisfait aux dispositions du présent chapitre.

8.1.3 EXIGENCES EN MATIERE D'AERONEFS

- (a) Pour être utilisés dans des opérations de prise de vues télévisées et cinématographiques, les aéronefs de la catégorie expérimentale doivent avoir un certificat de navigabilité délivré audit aéronef pour exhibition.

8.1.4 EXIGENCES EN MATIERE DE FORMATION ET D'EXPERIENCE

- (a) Aucun pilote n'est autorisé à effectuer des opérations de télévision et de cinématographie, à moins que ledit pilote n'ait :
- (1) Une CPL avec qualifications appropriées pour la catégorie, la classe et le type d'aéronef qui doit être utilisé aux termes de l'autorisation ;
 - (2) Au moins 500 heures en tant que commandant de bord, dont :
 - (i) Au moins 20 heures en tant que commandant de bord à bord du type d'aéronef ;
 - (ii) Au moins 100 heures de vol dans la catégorie et la classe de l'aéronef qui doit être utilisé ;
 - (iii) Au moins 05 heures de vol en tant que commandant de bord dans la marque et le modèle de l'aéronef qui doit être utilisé ; et
 - (iv) si le pilote a l'intention d'exécuter des opérations acrobatiques en dessous de 1500 pieds AGL, il doit présenter une déclaration de compétence en acrobaties pour l'opération à effectuer.

8.1.5 EXICENGES EN MATIERE D'EXPLOITATION

- (a) Chaque exploitant doit effectuer ses opérations cinématographiques et de télévision de façon à ne pas mettre en danger les personnes ou les biens à la surface ou les aéronefs en vol.
- (b) Chaque exploitant doit obtenir un certificat de dérogation ou une autorisation équivalente de l'ANAC si les séquences à filmer nécessitent le vol d'un aéronef :
- (1) Effectue un vol acrobatique à moins de 450 m AGL ;
 - (2) Vole au-dessus d'une zone à forte densité ;
 - (3) Vole dans un espace aérien contrôlé ; ou
 - (4) Vole dans d'autres cas requérant un écart des exigences figurant dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs, Partie 1.

- (c) Le détenteur du certificat de dérogation ou de l'autorisation équivalente doit fournir un programme des événements en mentionnant :
- (1) L'identification de l'aéronef ; et
 - (2) La liste des artistes et l'ordre de leur apparition.
- (d) Toute manœuvre ajoutée ou tout changement d'horaires dans le calendrier des événements doit faire l'objet d'une approbation de l'ANAC.
- (1) Le détenteur du certificat de dérogation ou de l'autorisation équivalente doit élaborer, et se conformer à un manuel d'exploitation pour prises de vues télévisées et cinématographiques qui doit faire l'objet d'une approbation de l'ANAC
 - (2) Lorsqu'il effectue des opérations cinématographiques ou de télévision nécessitant un certificat de dérogation ou une autorisation équivalente, le détenteur du certificat ou de l'autorisation doit s'assurer que toutes les mesures raisonnables sont prises pour confiner les spectateurs dans des zones désignées.

Si malgré les précautions prises des personnes ou véhicules non autorisés s'introduisent dans l'espace où se déroulent les opérations de production de film, des efforts doivent être fournis pour les en dégager.

8.1.6 CONTENU D'UN MANUEL D'EXPLOITATION POUR DES OPERATIONS AERIENNES TELEVISEES ET CINEMATOGRAPHIQUES

- (a) Chaque manuel d'exploitation pour des opérations aériennes télévisées et cinématographiques doit contenir au moins les éléments suivants :

(1) **ORGANISATION DE LA COMPAGNIE**

- (i) La raison sociale, adresse et numéro de téléphone du demandeur ;
- (ii) La liste des pilotes engagés pendant le tournage, comprenant leur numéro de brevet, leur grade et leur classe, ainsi que la date de leur certificat médical ; et
- (iii) Une liste des aéronefs par marque et modèle.

(2) **MISE A JOUR ET DISPATCH**

- (i) Les procédures de révision du manuel pour s'assurer qu'il reste à jour et les procédures pour la distribution du manuel au personnel concerné.

(3) **PERSONNES AUTORISÉES**

Les procédures permettant de s'assurer que seules les personnes consentantes et requises pour l'opération sont autorisées à être présentes à moins de 150 pieds autour de la zone de tournage.

(4) **ZONE D'OPÉRATION**

La zone qui doit être utilisée pour la durée de l'autorisation.

(5) **PROGRAMME DES ACTIVITÉS**

Les procédures de soumission à l'ANAC, dans les 3 jours précédant le tournage, d'un plan écrit des activités, dont au moins ce qui suit :

- (i) Les dates et heures de tous les vols ;
- (ii) Le nom et le numéro de téléphone de la personne responsable du tournage ;
- (iii) La marque et le modèle de l'aéronef qui doit être utilisé et le type de certificat de navigabilité, y compris sa catégorie ;

- (iv) Le nom des pilotes devant prendre part au tournage ;
- (v) Une attestation montrant que les propriétaires et/ou les responsables locaux ont donné leur autorisation pour effectuer le tournage ;
- (vi) La signature du détenteur du certificat ou de son représentant désigné ; et
- (vii) Une présentation générale ou résumé du programme de tournage avec cartes et schémas ou diagrammes des emplacements du tournage, si nécessaire.

(6) **AUTORISATION D'EXPLOITATION**

Les exigences et procédures que le détenteur de la dérogation doit utiliser pour obtenir la permission des propriétaires et/ou des responsables locaux (par exemple la police, les pompiers), selon le cas, afin de conduire toutes les opérations de tournage lorsque la dérogation est utilisée.

(7) **SÉCURITÉ**

Les mesures de sûreté qui doivent être mises en œuvre pour exclure de cette zone toute personne dont la présence n'est pas directement nécessaire pour l'opération.

Ceci doit aussi comprendre l'impératif utilisé pour arrêter les activités lorsque des personnes, des véhicules et/ou des aéronefs non autorisés pénètrent dans l'aire des opérations, ou pour toute autre raison, dans l'intérêt de la sécurité.

(8) **BRIEFING DU PILOTE/DU PERSONNEL DE PRODUCTION**

Les procédures d'information du personnel sur les risques encourus, les procédures d'urgence et les protections à prendre lors du tournage.

(9) **CERTIFICATION/ÉTAT DE NAVIGABILITÉ.** Les procédures visant à s'assurer que les inspections requises seront effectuées.

(10) **COMMUNICATIONS**

Les procédures garantissant la communication avec tous les participants lors de l'opération et du tournage proprement dit.

Le demandeur peut utiliser des communications orales, visuelles et/ou par radio tant que les participants sont constamment informés du statut de l'opération.

(11) **NOTIFICATION DES ACCIDENTS ET DES INCIDENTS**

Les procédures portant sur la réception de notifications d'accidents et d'incidents et le moyen d'en rendre compte.

9 **VOLS DE TOURISME**

9.1.1 **DOMAINE D'APPLICATION**

(a) Le présent chapitre s'applique à toutes les opérations impliquant le transport de personnes pour l'observation d'éléments naturels, d'œuvres artificielles ou la faune au sol, lorsque :

- (1) Ces opérations sont effectuées dans le cadre d'une entreprise ou contre paiement ou en location ;
- (2) Le vol est indubitablement qualifié de « touristique » ;
- (3) Le vol retourne à l'aérodrome de départ sans s'être posé dans un autre aérodrome ;
- (4) Le vol est effectué dans un rayon de 25 milles terrestres de l'aérodrome de départ ; et
- (5) La capacité certifiée de l'aéronef n'excède pas neuf passagers.

9.1.2 **EXIGENCES EN MATIÈRE DE CERTIFICAT OU D'AUTORISATION**

(a) Tout exploitant concerné par le présent règlement doit détenir un certificat d'exploitant délivré conformément aux dispositions du présent règlement.

- (b) L'ANAC délivre un certificat ou une autorisation à tout postulant en conformité avec les dispositions du présent chapitre.

9.1.3 EXIGENCE EN MATIERE DE FORMATION ET D'EXPERIENCE

- (a) Aucun pilote n'est autorisé à se livrer à des opérations de tourisme s'il n'a pas :
- (1) Au moins une CPL avec qualifications appropriées pour la catégorie, la classe et le type d'aéronef qui doit être utilisé aux termes du certificat de dérogation ou de l'autorisation équivalente ;
 - (2) Au moins 500 heures en tant que commandant de bord, dont :
 - (i) Au moins 20 heures en tant que PIC à bord du type d'aéronef ;
 - (ii) Au moins 100 heures dans la catégorie et la classe de l'aéronef qui doit être utilisé ; et
 - (iii) Au moins 5 heures en tant que commandant de bord dans la marque et le modèle de l'aéronef qui doit être utilisé conformément au certificat de dérogation ou à l'autorisation équivalente.

9.1.4 REGLES D'EXPLOITATION

- (a) Chaque exploitant doit effectuer ses opérations de façon à ne pas mettre en danger les personnes ou les biens à la surface ou les aéronefs en vol.
- (b) Toutes les opérations touristiques doivent se dérouler seulement :
- (1) Dans des conditions météorologiques VFR ; et
 - (2) Entre les heures officielles de lever et de coucher du soleil.
- (c) Aucune personne n'est autorisée à se livrer à des opérations touristiques :
- (1) Au-dessus de zones à forte densité ou de zone de rassemblement de personnes en plein air à moins de 300 mètres ; et
 - (2) Ailleurs, à des altitudes inférieures au minimum qui ne présente pas de danger, figurant dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs, Partie 1.
- (d) Outre tout impératif opérationnel ou d'équipement de la présente sous-partie pour l'exploitation de ballons libres pilotés, les équipements suivants sont requis pour les types spécifiques d'exploitation de ballons libres pilotés :
- (1) Pour tous les ballons, un altimètre et un indicateur de vitesse ascensionnelle ;
 - (2) Pour les ballons à air chaud :
 - (i) Si des réservoirs à carburant sont utilisés, un moyen (par exemple, une jauge de carburant) indiquant à l'équipage la quantité de carburant dans chaque réservoir pendant le vol, calibré selon des unités appropriées, ou en pourcentage de la capacité totale du réservoir concerné ; et
 - (ii) Un indicateur de température de l'enveloppe ; et
 - (3) Pour les ballons à gaz captif, une boussole.

10 OBSERVATION / REPERAGE ANIMALIER

10.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent chapitre s'applique aux opérations concernant la localisation, le repérage, le suivi des animaux lorsqu'elles sont effectuées dans le cadre d'une entreprise ou contre paiement ou en location.

10.1.2 EXIGENCES EN MATIERE DE CERTIFICAT D'EXPLOITANT OU D'AUTORISATION

- (a) Aucune personne n'est autorisée à effectuer des opérations décrites dans le présent chapitre à moins d'être détenteur d'un certificat d'exploitant approprié ou d'une autorisation équivalente.
- (b) L'ANAC délivre un certificat ou une autorisation à tout postulant qui est en conformité avec les dispositions du présent règlement.

10.1.3 EXIGENCES EN MATIERE DE FORMATION ET D'EXPERIENCE

- (a) Aucun pilote n'est autorisé à se livrer à des opérations de repérage animalier s'il n'a pas :
 - (1) Au moins une CPL avec qualifications appropriées pour la catégorie et la classe d'aéronef qui doit être utilisé aux termes du certificat de dérogation ou de l'autorisation équivalente ;
 - (2) Au moins 500 heures en tant que commandant de bord, dont :
 - (i) Au moins 100 heures dans la catégorie et la classe de l'aéronef qui doit être utilisé ;
 - (ii) Au moins 25 heures en tant que commandant de bord dans la catégorie et la classe de l'aéronef qui doit être utilisé ; et
 - (iii) Au moins 5 heures dans la marque et le modèle de l'aéronef qui doit être utilisé conformément au certificat ou à l'autorisation équivalente.

10.1.4 REGLES D'EXPLOITATION

- (a) Tout exploitant doit mener ses opérations de repérage animalier de façon à ne pas mettre en danger les personnes ou les biens à la surface ou les aéronefs en vol.
- (b) Les exigences relatives sur le minimum de la couverture nuageuse et l'altitude minimum telles qu'indiquées dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs- parties 01, ne s'appliquent pas aux personnes pour lesquelles l'ANAC a spécifiquement approuvé des minimums différents dans le cadre d'un certificat ou d'une autorisation équivalente délivrée.

11 REPORTAGE DE NOUVELLES PAR LES MEDIAS ET SURVEILLANCE DU TRAFIC

11.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent chapitre s'applique aux opérations ayant trait à l'observation et au compte rendu d'événements médiatiques et/ou l'état du trafic des véhicules sur les autoroutes et les rues lorsqu'elles sont menées par des aéronefs ou du personnel navigant, ou les deux.

11.1.2 EXIGENCES EN MATIERE DE CERTIFICAT OU D'AUTORISATION

- (a) Aucune personne n'est autorisée à effectuer des opérations comprises parmi celles décrites dans le présent chapitre à moins d'être détenteur d'un certificat d'exploitant approprié ou d'une autorisation équivalente.
- (b) L'ANAC délivre un certificat d'exploitant ou une autorisation équivalente à tout postulant qui satisfait aux dispositions du présent chapitre.

11.1.3 EXIGENCES EN MATIERE DE FORMATION ET D'EXPERIENCE

- (a) Aucun pilote n'est autorisé à se livrer à des opérations d'actualités ou pour la surveillance du trafic s'il n'a pas :
 - (1) Au moins une CPL avec qualifications appropriées pour la catégorie, la classe et le type d'aéronef qui doit être utilisé aux termes du certificat de dérogation ou de l'autorisation équivalente ;
 - (2) Au moins 500 heures en tant que commandant de bord, dont :
 - (i) Au moins 20 heures en tant que PIC à bord du type d'aéronef ;
 - (ii) Au moins 100 heures dans la catégorie et la classe de l'aéronef qui doit être utilisé ; et

- (iii) Au moins 5 heures de vol dans la marque et le modèle de l'aéronef qui doit être utilisé conformément au certificat de dérogation ou à l'autorisation équivalente.

11.1.4 REGLES D'EXPLOITATION

- (a) Chaque exploitant doit effectuer ses opérations de surveillance du trafic de façon à ne pas mettre en danger les personnes ou les biens à la surface ou les aéronefs en vol.
- (b) Les exigences relatives sur le minimum de la couverture nuageuse et l'altitude minimum telles qu'indiquées dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs- parties 01 ou 03, ne s'appliquent pas aux personnes pour lesquelles l'ANAC a approuvé des minimums différents dans le cadre d'un certificat ou d'une autorisation équivalente délivrée aux termes de la présente partie.

12 BALLONS LIBRES SANS PILOTE

12.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent chapitre s'applique aux opérations ayant trait à l'observation et au compte rendu d'événements médiatiques et/ou l'état du trafic des véhicules sur les autoroutes et les rues lorsqu'elles sont menées par des aéronefs ou du personnel navigant, ou les deux.

12.1.2 EXIGENCES EN MATIERE DE CERTIFICAT D'EXPLOITANT

- (a) Aucune personne n'est autorisée à exploiter un ballon libre sans pilote d'une façon qui pourrait présenter un danger pour des personnes, des biens ou d'autres aéronefs.

12.1.3 CLASSIFICATION

- (a) Les ballons libres sans pilote sont classés comme suit :
- (1) LÉGER. Un ballon libre sans pilote qui transporte une charge d'un ou de plusieurs colis, dont la masse combinée est inférieure à 4 kg, sauf s'il est qualifié de ballon lourd ci-après ;
- (1) MOYEN. Un ballon libre sans pilote qui transporte une charge de deux colis ou plus, dont la masse combinée est de 4 kg ou plus, mais de moins de 6 kg, sauf s'il est qualifié de ballon lourd ; ou
- (2) LOURD. Un ballon libre sans pilote qui transporte une charge qui :
- (i) A une masse combinée de 6 kg ou plus ; ou
- (ii) A un colis de 3 kg ou plus ; ou
- (iii) A un colis de 2 kg ou plus, avec une masse surfacique de plus de 13 g par centimètre carré ; ou
- (iv) Utilise une corde ou un autre moyen de suspension qui requiert une force impulsive de 230 N ou plus pour séparer la charge suspendue du ballon.

La masse surfacique à laquelle il est fait référence au paragraphe 11.1(3)(iii) de la présente sous-section est déterminée en divisant la masse totale en grammes de la charge par la surface en centimètres carrés de sa plus petite surface.

La force impulsive de 230 N à laquelle il est fait référence aux paragraphes 11.1(3)(iv) et 11.3(9) de la présente sous-section est une unité de mesure de force de rupture équivalente à plus de 50 livres.

12.1.4 RÈGLES D'EXPLOITATION

- (a) Aucune personne n'est autorisée à exploiter un ballon libre sans pilote :
- (1) Sauf si ledit ballon a obtenu l'autorisation appropriée de l'ANAC ;
- (2) Sur le territoire d'un autre État sans autorisation appropriée de l'autre État concerné avant le lancement du ballon ;

- (3) Sauf conformément aux conditions spécifiées par l'ANAC et celui ou ceux qui doivent être survolés ;
- (4) De telle façon que l'impact du ballon ou de toute partie de celui-ci, y compris sa charge par rapport à la surface de la terre, constitue un danger pour les personnes ou les biens qui ne sont pas associés à l'opération ; et
- (5) En haute mer sans coordination préalable avec les services ATS appropriés.

12.1.5 LIMITES D'EXPLOITATION ET EXIGENCES RELATIFS À L'ÉQUIPEMENT

- (a) Aucune personne n'est autorisée à exploiter un ballon libre sans pilote :
 - (1) Sans l'autorisation des services ATS appropriés.
 - (2) À ou à travers tout niveau inférieur à 18 000 m d'altitude-pression où :
 - (i) Il y a des nuages ou des phénomènes d'obscurcissement sur une couverture de plus de 4 octas ; ou
 - (ii) La visibilité horizontale est inférieure à 8 km ;
 - (3) En le lâchant d'une façon telle qu'il volera à moins de 300 m au-dessus de zones congestionnées de villes, villages ou peuplements ou rassemblements en plein air de personnes qui ne sont pas associées à l'opération ;
 - (4) Sauf s'il est équipé d'au moins deux dispositifs ou systèmes d'interruption de vol, automatiques ou fonctionnant par télécommande, fonctionnant indépendamment l'un de l'autre ;
 - (5) Qui est en polyéthylène à pression nulle, sauf s'il est équipé d'au moins deux méthodes, systèmes, dispositifs ou combinaison de ceux-ci, fonctionnant indépendamment l'un de l'autre, pour interrompre le vol de l'enveloppe du ballon ;
 - (6) Sauf si l'enveloppe du ballon est équipée d'un ou de plusieurs dispositifs de réflexion radar ou de matériau de réflexion radar produisant un écho pour un radar de surface fonctionnant dans la gamme de fréquence de 200 à 2 700 MHz et/ou le ballon est équipé d'autres dispositifs permettant un suivi continu par l'exploitant, au-delà de la portée d'un radar au sol ;
 - (7) Dans une zone où de l'équipement SSR au sol est utilisé, sauf s'il est équipé d'un transpondeur SSR, avec des capacités de notification d'altitude-pression, fonctionnant en continu avec un code affecté ou qui peut être mis en marche par la station de poursuite lorsque cela s'avère nécessaire ;
 - (8) Dans une zone où de l'équipement ADS-B est utilisé, sauf s'il est équipé d'un émetteur ADS-B, avec des capacités de notification d'altitude-pression, fonctionnant en continu ou qui peut être mis en marche par la station de poursuite lorsque cela s'avère nécessaire ;
 - (9) Avec une antenne remorquée exigeant une force de plus de 230 N pour la rompre à quelque point que ce soit, sauf si elle a des fanions ou des flammes qui lui sont attachés à un maximum de 15 m d'intervalle ;
 - (10) En dessous de 18 000 m d'altitude-pression entre le coucher et le lever du soleil ou autre période entre le coucher et le lever du soleil (corrigée en fonction de l'altitude d'exploitation) pouvant être prescrite par le service ATS approprié, sauf si le ballon et ce qui y est attaché et la charge, qu'il y ait ou non séparation pendant les opérations, sont éclairés ; et
 - (11) Qui est équipé d'un moyen de suspension (autre qu'un parachute ouvert aux couleurs fortement voyantes) de plus de 15 m de longueur entre le lever et le coucher du soleil en dessous de 18 000 m d'altitude-pression, sauf si le moyen de suspension a des bandes de couleur alternées fortement voyantes ou des fanions de couleur attachés.

12.1.6 INTERRUPTION

- (a) L'exploitant d'un ballon libre sans pilote doit mettre en marche le dispositif d'interruption de vol

approprié :

- (1) Lorsque l'on apprend que les conditions météorologiques sont inférieures à celles qui sont prescrites pour l'opération ;
- (2) Si un mauvais fonctionnement ou toute autre raison rend la poursuite de l'opération dangereuse pour la circulation aérienne ou des personnes ou des biens à la surface ; ou
- (3) Avant une entrée non autorisée dans l'espace aérien du territoire d'un autre État.

12.1.7 NOTIFICATION AVANT LE VOL

- (a) Aucune personne n'est autorisée à exploiter un ballon sans pilote moyen ou lourd sauf si cette personne a transmis à l'unité appropriée des services ATS les notifications suivantes :
 - (1) La notification avant le vol prévue au paragraphe 11.5(f)(3) de la présente sous-section, au moins 7 jours avant le vol ; et
 - (2) Tout changement dans les informations avant le lancement au plus tard :
 - (i) 6 heures avant l'heure estimée du lancement ; ou
 - (ii) Dans le cas d'études portant sur des perturbations solaires ou cosmiques impliquant un élément de temps critique, 30 minutes avant l'heure estimée du lancement.
 - (3) La notification avant le vol doit contenir ce qui suit :
 - (i) Le numéro d'identification ou nom de code du projet du vol en ballon ;
 - (ii) La classification et la description du ballon ;
 - (iii) Le code SSR, l'adresse de l'aéronef ou la fréquence NDB selon le cas ;
 - (iv) Le nom et le numéro de téléphone de l'exploitant ;
 - (v) Lieu de lancement ;
 - (vi) L'heure estimée du lancement (ou celle du début et de fin de lancements multiples) ;
 - (vii) Le nombre de ballons devant être lancés et l'intervalle prévu entre les lancements (dans le cas de lancements multiples) ;
 - (viii) La direction prévue de la montée ;
 - (ix) Le ou les niveaux de croisière (altitude-pression) ;
 - (x) Le temps estimé de passage à une altitude-pression de 18 000 m ou pour atteindre l'altitude croisière si elle est à 18 000 m ou en dessous, ainsi que l'emplacement estimé ou, si l'opération consiste en des lancements continus, l'heure à inclure est celle, estimée, à laquelle le premier et le dernier de la série arriveront au niveau approprié ;
 - (xi) La date et l'heure estimées de la fin du vol et l'emplacement prévu de l'aire d'impact ou de recouvrement ;
 - (4) Dans le cas de ballons effectuant des vols de longue durée, tels que la date et l'heure de la fin du vol et l'emplacement de l'impact ne peuvent pas être prévus avec précision, l'expression « longue durée » doit être utilisée ;
 - (5) S'il doit y avoir plus d'un emplacement d'impact ou de recouvrement, chacun doit être indiqué avec l'heure estimée appropriée de l'impact ; ou
 - (6) S'il doit y avoir une série d'impacts continus, l'heure à inclure est celle estimée du premier et du dernier de la série.

12.1.8 NOTIFICATION DE LANCEMENT

- (a) L'exploitant d'un ballon libre sans pilote moyen ou lourd doit, immédiatement après le lancement, notifier le service ATS approprié de ce qui suit :
- (1) Numéro d'identification du vol du ballon ;
 - (2) Lieu de lancement ;
 - (3) Heure du lancement ;
 - (4) Heure estimée à laquelle l'altitude-pression de 18 000 m sera franchie ou l'heure estimée à laquelle l'altitude de croisière sera atteinte si elle est à 18 000 m ou en dessous et l'emplacement estimé ; et
 - (5) Tout changement aux informations précédemment notifiées avant le vol.

12.1.9 NOTIFICATION D'ANNULATION

- (a) L'exploitant doit notifier immédiatement l'unité des services ATS de l'annulation du lancement d'un ballon libre sans pilote moyen ou lourd pour lequel un plan de vol a été soumis.

12.1.10 ENREGISTREMENT DES POSITIONS ET RAPPORTS

- (b) L'exploitant d'un ballon libre lourd sans pilote doit en suivre la trajectoire de vol et transmettre au service ATS des rapports sur la position du ballon, comme suit :
- (1) Pour les opérations à 18 000 m ou en dessous – toutes les 2 heures ;
 - (2) Pour les opérations au-dessus de 18 000 m – toutes les 24 heures ; ou
 - (3) Immédiatement en cas de perte du suivi du ballon, en donnant :
 - (i) La dernière position connue du ballon ; et
 - (ii) La reprise du suivi du ballon.
- (c) Une heure avant le début de la descente prévue d'un ballon libre lourd sans pilote, l'exploitant dudit ballon transmet à l'unité des services ATS les informations suivantes concernant ledit ballon :
- (1) La position géographique actuelle ;
 - (2) Le niveau actuel (altitude-pression) ;
 - (3) L'heure prévue de dépassement de l'altitude-pression de 18 000 m, le cas échéant ; et
 - (4) L'heure et l'emplacement prévus de l'impact avec le sol.
- (d) L'exploitant d'un ballon libre moyen ou lourd sans pilote doit notifier le service ATS approprié de la fin de l'opération.

13 AUTRES OPÉRATIONS DE TRAVAIL AÉRIEN

13.1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent règlement s'applique à toutes les opérations assimilables au travail aérien exécutées par des aéronefs civils et non citées dans le présent règlement, telles que et non limitées à
- (1) largage de parachutes sportifs civils ;
 - (2) largage de nourriture ou matériel de secours ;
 - (3) évacuation de nourriture ou matériel de secours ;
 - (4) ambulance sanitaire ;

- (5) voltige aérienne ;
 - (6) vol en formation ;
 - (7) lutte anti-acridienne ;
 - (8) ensemencement des nuages.
- (b) Ce chapitre a pour objet d'indiquer les dispositions réglementaires générales, régissant toutes les autres opérations assimilables au travail aérien et non expressément citées dans l'annexe à l'arrêté relatif à la certification.

13.1.2 **EXIGENCES EN MATIÈRE DE CERTIFICAT D'EXPLOITANT OU D'AUTORISATION**

- (a) Aucune personne n'est autorisée à effectuer des opérations de travail aérien comprises parmi celles décrites dans le présent chapitre à moins d'être détenteur d'un certificat d'exploitant approprié ou d'une autorisation équivalente.
- (b) L'ANAC délivre un certificat d'exploitant ou une autorisation équivalente à tout postulant qui satisfait aux dispositions du présent chapitre.

13.1.3 **RÈGLE D'EXPLOITATION**

- (a) Tout exploitant doit mener les opérations de travail aérien de façon à ne pas mettre en danger les personnes ou les biens au sol ainsi que les aéronefs en vol.
- (b) Les exigences relatives à la distance minimale par rapport aux nuages et les exigences relatives à l'altitude minimale telles qu'indiquées dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs – parties 01 et 03 – ne s'appliquent pas à ces personnes à qui l'ANAC a accordé spécialement des minima différents comme faisant partie d'une autorisation conformément aux dispositions du présent règlement.

13.1.4 **DÉMONSTRATION DE CAPACITÉ**

- (a) L'ANAC délivre un certificat d'exploitant de travail aérien avec autorisation d'exploitation d'aéronef, à tout postulant qui satisfait aux exigences ci-dessous :
- (1) l'exploitant aérien effectue les opérations aériennes conformément au manuel d'exploitation de la compagnie ;
 - (2) l'exploitant aérien maintient une structure organisationnelle convenable ;
 - (3) l'exploitant aérien dispose du personnel d'encadrement qui satisfait aux exigences du service aérien commercial ;
 - (4) l'exploitant aérien dispense la formation conformément au programme de formation approuvé par l'ANAC en application du présent règlement ;
 - (5) l'exploitant aérien dispose d'aéronefs qui sont munis d'équipements appropriés à la région d'exploitation et au type d'exploitation ;
 - (6) l'exploitant aérien a à son service des membres d'équipage qui sont qualifiés pour la région d'exploitation et le type d'exploitation ;
 - (7) l'exploitant aérien effectue la maintenance des aéronefs conformément aux exigences du RAC 05 - Organisme de Maintenance Agréé ;
 - (8) l'exploitant aérien maintient des services et de l'équipement de soutien opérationnel qui sont conformes aux exigences du service aérien commercial ;
 - (9) l'exploitant aérien informe l'ANAC de tout changement apporté à sa dénomination sociale, à son nom commercial, à sa base d'exploitation ou à son personnel d'encadrement dans les 10 jours ouvrables suivant le changement ;
 - (10) l'exploitant aérien mène son exploitation d'une manière sécuritaire.

14 EXPLOITANTS ETRANGERS**14.1.1 DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Le présent règlement définit les conditions d'exploitation des aéronefs civils pour des activités de travail aérien en République du Congo par un exploitant étranger.
- (b) Au sens du présent règlement, le terme « exploitant étranger » désigne un exploitant ressortissant d'un État contractant de la convention de Chicago autre que la République du Congo.

14.1.2 EXIGENCES EN MATIERE D'AUTORISATION D'EXPLOITATION

- (a) L'exploitation d'aéronef civil pour des activités de travail aérien par un exploitant étranger en République du Congo est soumise à une autorisation d'exploitation délivrée par l'ANAC.
- (b) L'autorisation mentionnée au 14.1.2 (a) ci-dessus peut être accordée à une personne physique ou à une société de droit congolais ayant son siège principal en République du Congo et agissant comme donneur d'ordre de l'exploitant étranger.
- (c) La personne physique ou morale mentionnée au 14.1.2 (a) est responsable du déroulement de l'activité, notamment le commencement, l'annulation, la continuation et l'achèvement.
- (d) Un aéronef civil immatriculé à l'étranger ne peut être exploité pour des activités de travail aérien en République du Congo au-delà d'une période excédant six (06) mois sans être inscrit au registre d'immatriculation.
- (e) L'exploitant étranger pour lequel est sollicité une autorisation d'exploitation de travail aérien en République du Congo, doit être titulaire d'une autorisation ou d'un certificat semblable délivré par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.
- (f) L'exploitant étranger pour lequel est sollicité une autorisation d'exploitation de travail aérien en République du Congo doit obtenir auprès de l'ANAC, les autorisations de survol et d'atterrissage nécessaires.

14.1.3 DEMANDE D'AUTORISATION D'EXPLOITATION DE TRAVAIL AERIEN

- (a) Le dossier de demande d'une autorisation d'exploitation de travail aérien par un exploitant étranger doit être soumis à l'ANAC au moins un (01) mois avant la date prévue pour le début de l'exploitation.
- (b) Le dossier de demande d'une autorisation d'exploitation de travail aérien par un exploitant étranger doit comprendre les documents et informations ci-après :
 - (1) Une demande d'autorisation d'exploitation de travail aérien par un exploitant étranger adressé à l'ANAC,
 - (2) Les pièces établissant la nationalité du postulant ;
 - (3) Une déclaration de conformité à la réglementation applicable ;
 - (4) Un plan de localisation géographique de la zone d'activités ;
 - (5) La surface et la délimitation de la zone d'activités ;
 - (6) Une description du type d'activité prévue ;
 - (7) Une autorisation ou un certificat d'exploitation de travail aérien de l'exploitant étranger ;
 - (8) Une autorisation du Ministère de la défense ou de l'intérieur en charge de la sécurité ;
 - (9) Liste des aéronefs concernés par l'exploitation projetée ;
 - (10) Le certificat de navigabilité de chaque aéronef ou la carte d'identification ;
 - (11) Le certificat d'immatriculation de chaque aéronef ou la carte d'identification ;
 - (12) Le certificat acoustique de chaque aéronef (si applicable) ;

- (13) La licence station radio de chaque aéronef ;
- (14) L'assurance des aéronefs couvrant les opérations de travail aériens ;
- (15) Une copie du manuel de vol (utilisation) de chaque aéronef approuvé par l'État de l'exploitant, si applicable ;
- (16) Les licences et qualifications à jour du personnel navigant ;
- (17) Une copie du manuel d'activités particulières projetées ;
- (18) Le formulaire de déclaration d'activités particulières ;
- (19) Le formulaire de déclaration de photographie / cinématographie aérienne, si applicable.

14.1.4 **CONDITIONS TECHNIQUES ET ADMINISTRATIVES**

- (a) L'autorisation de travail aérien par un exploitant étranger peut être assujetties à des conditions administratives et techniques. Dans ce cas, lesdites conditions seront annexées à l'autorisation délivrée.
- (b) L'exploitant étranger doit respecter toutes les dispositions juridiques et légales pertinentes de l'État de la République du Congo en matière de douanes, d'entrées et de séjours des ressortissants étrangers.
- (c) Les vols entrepris par un exploitant étranger titulaire d'une autorisation de travail aérien doivent respecter le statut des espaces aériens traversés. Ainsi, les pilotes doivent conduire leur aéronef dans le respect des règles de l'air, de manière à ne pas mettre en péril la vie ou les biens des tiers.
- (d) Les pilotes d'un exploitant étranger titulaire d'une autorisation de travail aérien doivent rigoureusement respecter les restrictions imposées par l'État de la République du Congo.
- (e) L'exploitant étranger doit permettre à toute personne mandatée par l'ANAC ou par l'État de la République du Congo d'avoir accès à tout moment à ses :
 - (1) Installations et services au sol en vue d'effectuer des inspections ou audits, et
 - (2) Aéronefs.
- (g) La présence à bord d'un aéronef de toute personne n'ayant pas une fonction en rapport avec le but du vol effectué est interdite lors des vols effectués dans le cadre d'une activité particulière de travail aérien.
- (h) Au terme de son exploitation, la personne mentionnée au 14.1.2 doit transmettre à l'ANAC un rapport de toutes les activités réalisées.

Arrêté n° 2994 du 19 août 2025 relatif à la certification des exploitants aériens

La 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 Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;
Vu le règlement n° 05/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 portant adoption du code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC ;
Vu le règlement n° 07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone CEMAC ;
Vu le décret n° 78-288 du 14 avril 1978 portant création et attributions de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret n° 2021-825 du 31 décembre 2010 portant règlement de la sécurité aérienne ;
Vu le décret n° 2012-328 du 12 avril 2012 portant réorganisation de l'agence nationale de l'aviation civile ;
Vu le décret 2021-300 du 12 mai 2021 portant nomination du Premier ministre, chef du Gouvernement ;
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° 2025-1 du 10 janvier 2025 portant nomination des membres du Gouvernement,

Arrête :

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

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

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

Article 4 : Le présent arrêté qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment celles de l'arrêté n° 4361 du 31 mars 2014 relatif à la certification des exploitants aériens modifié par l'arrêté n° 11235/MTACMM/CAB du 17 juin 2019 sera enregistré et publié au Journal officiel de la République du Congo.

Fait à Brazzaville, le 19 août 2025

Ingrid Olga Ghislaine EBOUKA- BABACKAS

ANNEXE A L'ARRETE RELATIVE A LA CERTIFICATION DES EXPLOITANTS AERIENS**INSCRIPTION DES AMENDEMENTS**

Edition du 1^{er} juin 2025

ANNEXE A L'ARRETE RELATIVE A LA CERTIFICATION DES EXPLOITANTS AERIENS**INSCRIPTION DES AMENDEMENTS**

AMENDEMENTS				
N°		Applicable le	inscrit le	par
OACI	ANAC			ANAC
1-49	0	Incorporés dans la présente édition		

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	inscrit le	par

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence du document	Sources	Titre du document	N° Amendement
Annexe 6, 1 ^{re} partie	OACI	Exploitation technique des aéronefs, Partie 1- Avion de transport commercial international-avion	12 ^e édition, amendement 49
Doc 8335	OACI	Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation	6 ^e édition, amendement 49

TABLE DES MATIÈRES

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 Domaine d'application

1.2 Définitions

1.3 Abréviations

2 CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA)

2.1 Généralités

2.1.1 Objet

2.1.2 Domaine d'application

2.1.3 Règles générales

2.1.4 Polices d'assurance

2.1.5 Conformité au certificat de transporteur aérien

2.1.6 Dérogations

2.1.7 Consignes opérationnelles

2.1.8 Gestion des risques pour la sécurité liée à la fatigue

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

2.2.1 Phase préliminaire de la demande

2.2.2 Dépôt de la demande

2.2.3 Informations à fournir pour une première demande de CTA

2.2.4 Accès pour inspection

2.2.5 Démonstration d'évacuation d'urgence et/ou d'amerrissage forcé

2.2.6 Vol de démonstration

2.2.7 Délivrance, modification ou renouvellement du CTA

2.2.8 Contenu d'un certificat de transporteur aérien

2.2.9 Manuel d'exploitation

2.2.10 Exigences en matière de personnel de commandement et organisation du détenteur de CTA

2.2.11 Système de management de la qualité (SMQ)

2.3 Exigences en matière de maintenance des aéronefs

2.3.1 Responsabilités de l'exploitation en matière de maintenance

2.3.2 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant (MME)

2.3.3 Compte rendu matériel de l'exploitant (CRM)

2.3.4 Programme d'entretien (PE)

2.3.5 États de maintenance

2.3.6 Renseignements sur le maintien de la navigabilité

2.3.7 Modification et Réparations

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

2.4.1 Aéronef autorisé pour exploitation commerciale

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

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

2.4.4 Banalisation d'aéronefs

2.4.5 Affrètement d'aéronefs

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

2.5.1 Approbation du transporteur de marchandises dangereuses

2.6 Gestion de la sûreté du titulaire d'un CTA

2.6.1 Exigences en matière de sûreté

APP. I MODÈLE DE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET DE SPÉCIFICATIONS OPÉRATIONNELLES

APP. II EXIGENCES EN MATIÈRE DU PERSONNEL D'ENCADREMENT ET ORGANISATION DU DETENTEUR DU CTA

APP III CONDITIONS ET LES MODALITÉS D'ÉTABLISSEMENT DU SYSTÈME DE DOCUMENTATION SUR LA SÉCURITÉ DES VOLS

APP IV EXIGENCES EN MATIÈRE DE SYSTÈME DE MANAGEMENT DE LA QUALITÉ (SMQ) D'UN EXPLOITANT AÉRIEN

APP V STRUCTURE ET LA TENUE DU MANUEL D'EXPLOITATION

APP VI DÉMONSTRATION D'ÉVACUATION D'URGENCE

APP VII VOLS DE DÉMONSTRATION

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 DOMAINE D'APPLICATION

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

1.2 DÉFINITIONS

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

- (1) **Aéronef.** — Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
- (2) **Agent technique d'exploitation.** — Personne, titulaire ou non d'une licence et dûment qualifiée désignée par l'exploitant pour effectuer le contrôle et la supervision des vols, qui appuie et aide le pilote commandant de bord à assurer la sécurité du vol et lui fournit les renseignements nécessaires à cette fin.
- (3) **Aire d'approche finale et de décollage (FATO).** — Aire définie au-dessus de laquelle se déroule la phase finale de la manœuvre d'approche jusqu'au vol stationnaire ou jusqu'à l'atterrissage et à partir de laquelle commence la manœuvre de décollage. Lorsque la FATO doit être utilisée par des hélicoptères exploités en classe de performances 1, l'aire définie comprend l'aire de décollage interrompu utilisable.
- (4) **Altitude de décision (DA) ou hauteur de décision (DH).** — Altitude ou hauteur spécifiée à laquelle, au cours de l'approche de précision ou d'une approche avec guidage vertical, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle nécessaire à la poursuite de l'approche n'a pas été établie.
 1. — *L'altitude de décision (DA) est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de décision (DH) est rapportée à l'altitude du seuil.*
 2. — *On entend par «référence visuelle nécessaire» la section de la configuration d'aide visuelle ou de l'aire d'approche qui devrait demeurer en vue suffisamment longtemps pour permettre au pilote d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de variation de cette position par rapport à la trajectoire à suivre. Dans les opérations de catégorie II avec une hauteur de décision, la référence visuelle nécessaire est celle qui est spécifiée pour la procédure et l'opération particulières.*
 3. — *Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/hauteur de décision» et abrégées «DA/H».*
- (5) **Altitude de franchissement d'obstacles (OCA) ou hauteur de franchissement d'obstacles (OCH).** — Altitude la plus basse ou hauteur la plus basse au-dessus de l'altitude du seuil de piste en cause ou au-dessus de l'altitude de l'aérodrome, selon le cas, utilisée pour respecter les critères appropriés de franchissement d'obstacles.
 1. — *L'altitude de franchissement d'obstacles est rapportée au niveau moyen de la mer et la hauteur de franchissement d'obstacles est rapportée à l'altitude du seuil ou, en cas d'approches classiques, à l'altitude de l'aérodrome ou à l'altitude du seuil si celle-ci est inférieure de plus de 2 m (7 ft) à l'altitude de l'aérodrome. Une hauteur de franchissement d'obstacles pour une approche indirecte est rapportée à l'altitude de l'aérodrome.*
 2. — *Pour la facilité, lorsque les deux expressions sont utilisées, elles peuvent être écrites sous la forme «altitude/hauteur de franchissement d'obstacles» et abrégées «OCA/H».*
- (6) **Altitude minimale de descente (MDA) ou hauteur minimale de descente (MDH).** — Altitude ou hauteur spécifiée, dans une approche classique ou indirecte, au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être exécutée sans la référence visuelle nécessaire.

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

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

physiques due à un manque de sommeil, à une période d'éveil prolongée, à une phase du rythme circadien ou à la charge de travail (mental et/ou physique), qui peut réduire la vigilance d'un membre d'équipage et sa capacité à faire fonctionner un aéronef en toute sécurité ou à s'acquitter de fonctions liées à la sécurité.

- (30) **Fiche de maintenance.** — Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante, soit conformément aux données approuvées et aux procédures énoncées dans le manuel des procédures de l'organisme de maintenance.
- (31) **Hélicoptère.** — Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent, entraînés par un organe moteur, autour d'axes sensiblement verticaux.

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

- (32) **Héliplateforme.** — Hélistation située sur une structure en mer, flottante ou fixe.
- (33) **Hélistation.** — Aérodrome, ou aire définie sur une construction, destiné à être utilisé, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des hélicoptères à la surface.
1. — *Dans le présent règlement, le terme «hélistation» désigne aussi les aérodromes principalement destinés aux avions.*
 2. — *Les hélicoptères peuvent être exploités à destination ou en provenance d'aires autres que des hélistations.*
- (34) **Hélistation de dégagement.** — Hélistation vers laquelle un hélicoptère peut poursuivre son vol lorsqu'il devient impossible ou inopportun de poursuivre le vol ou d'atterrir à l'hélistation d'atterrissage prévue. On distingue les hélistations de dégagement suivantes :
- (i) *Hélistation de dégagement au décollage.* — Hélistation de dégagement où un hélicoptère peut atterrir si cela devient nécessaire peu après le décollage et qu'il n'est pas possible d'utiliser l'hélistation de départ.
 - (ii) *Hélistation de dégagement en route.* — Hélistation où un hélicoptère peut atterrir si une anomalie ou une urgence se produit en route.
 - (iii) *Hélistation de dégagement à destination.* — Hélistation de dégagement vers laquelle un hélicoptère peut poursuivre son vol s'il devient impossible ou inopportun d'atterrir à l'hélistation d'atterrissage prévue.

L'hélistation de départ d'un vol peut aussi être une hélistation de dégagement en route ou une hélistation de dégagement à destination pour le même vol.

- (35) **Hélistation en terrasse.** — Hélistation située sur une construction érigée à terre.
- (36) **Liste d'écarts de configuration (LEC).** — Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.
- (37) **Liste minimale d'équipements (LME).** — Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.
- (38) **Liste minimale d'équipements de référence (LMER).** — Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales.
- (39) **Maintenance.** — Exécution des tâches nécessaires au maintien de la navigabilité d'un aéronef. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes: révision, inspection, remplacement, correction de défektivité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

- (40) **Maintien de la navigabilité.** — Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un moteur, un rotor ou une pièce se conforment aux spécifications de navigabilité applicables et restent en état d'être utilisés en toute sécurité pendant toute leur durée de vie utile.
- (41) **Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.** — Document qui énonce les procédures de l'exploitant qui sont nécessaires pour faire en sorte que toute maintenance programmée ou non programmée sur les aéronefs de l'exploitant soit exécutée à temps et de façon contrôlée et satisfaisante. Le terme Manuel des spécifications de Maintenance de l'Exploitant est aussi utilisé pour désigner ce manuel.
- (42) **Manuel des procédures de l'organisme de maintenance.** — Document approuvé par le responsable de l'organisme de maintenance qui précise la structure et les responsabilités en matière de gestion, le domaine de travail, la description des installations, les procédures de maintenance et les systèmes d'assurance de la qualité ou d'inspection de l'organisme.
- (43) **Manuel de vol.** — Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service, ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef.
- (44) **Manuel d'exploitation.** — Manuel où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exécution de ses tâches.
- (45) **Manuel d'utilisation de l'aéronef.** — Manuel, acceptable pour l'État de l'exploitant, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situations normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef.
Le manuel d'utilisation de l'aéronef fait partie du manuel d'exploitation.
- (46) **Marchandises dangereuses.** — Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des Instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces Instructions.

La classification des marchandises dangereuses est indiquée dans l'Annexe à l'Arrêté relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.
- (47) **Masse maximale.** — Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.
- (48) **Membre d'équipage.** — Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- (49) **Membre de l'équipage de cabine.** — Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas de fonctions de membre d'équipage de conduite.
- (50) **Membre d'équipage de conduite.** — Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.
- (51) **Minima opérationnels d'hélistation.** — Limites d'utilisation d'une hélistation :
- (i) pour le décollage, exprimées en fonction de la portée visuelle de piste et/ou de la visibilité et, au besoin, en fonction de la base des nuages ;
 - (ii) pour l'atterrissage avec approche de précision, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) comme étant appropriées à la catégorie d'exploitation ;
 - (iii) pour l'atterrissage avec approche utilisant un guidage vertical, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste et de l'altitude/hauteur de décision (DA/H) ;
 - (iv) pour l'atterrissage avec approche classique, exprimées en fonction de la visibilité et/ou de la portée visuelle de piste, de l'altitude/hauteur minimale de descente (MDA/H) et, au besoin,

en fonction de la base des nuages.

- (52) Modification. — Changement apporté à la conception de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.
- (53) Moteur. — Appareil utilisé ou destiné à être utilisé pour propulser un aéronef. Il comprend au moins les éléments et l'équipement nécessaires à son fonctionnement et à sa conduite, mais exclut l'hélice/les rotors (le cas échéant).
- (54) Navigation de surface (RNAV). — Méthode de navigation permettant le vol sur n'importe quelle trajectoire voulue dans les limites de la couverture d'aides de navigation basées au sol ou dans l'espace, ou dans les limites des possibilités d'une aide autonome, ou grâce à une combinaison de ces moyens.

La navigation de surface englobe la navigation fondée sur les performances ainsi que d'autres opérations qui ne répondent pas à la définition de la navigation fondée sur les performances.

- (55) Navigation fondée sur les performances (PBN). — Navigation de surface fondée sur des exigences en matière de performances que doivent respecter des aéronefs volant sur une route ATS, selon une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné.

Les exigences en matière de performances sont exprimées dans des spécifications de navigation (spécification RNAV, spécification RNP) sous forme de conditions de précision, d'intégrité, de continuité, de disponibilité et de fonctionnalité à respecter pour le vol envisagé, dans le cadre d'un concept particulier d'espace aérien.

- (56) Nuit. — Heures comprises entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente.

Le crépuscule civil finit lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon. L'aube civile commence lorsque le centre du disque solaire est à 6 degrés au-dessous de l'horizon.

- (57) Opération. — Activité, ou groupe d'activités présentant les mêmes dangers ou des dangers similaires, qui exige d'utiliser un équipement spécifié ou d'obtenir et de maintenir un ensemble particulier de compétences en pilotage, pour éviter ou réduire le risque d'un danger.

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

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

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

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

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

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

- (vi) *Catégorie I (CAT I).* — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision au moins égale à 60 m (200 ft), et avec une visibilité au moins égale à 800 m ou une portée visuelle de piste au moins égale à 550 m.

- (vii) *Catégorie II (CAT II)*. — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés avec une hauteur de décision inférieure à 60 m (200 ft), mais au moins égale à 30 m (100 ft), et une portée visuelle de piste au moins égale à 300 m.
- (viii) *Catégorie IIIA (CAT IIIA)*. — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :
 - (A) avec une hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft) ou sans hauteur de décision ;
 - (B) avec une portée visuelle de piste au moins égale à 175 m ;
- (ix) *Catégorie IIIB (CAT IIIB)*. — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés :
 - (A) avec une hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft) ou sans hauteur de décision ;
 - (B) avec une portée visuelle de piste inférieure à 175 m mais au moins égale à 50 m.
- (x) *Catégorie IIIC (CAT IIIC)*. — Approche et atterrissage de précision aux instruments exécutés sans hauteur de décision et sans limites de portée visuelle de piste.

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

- (59) **Performances de communication requises (RCP)**. — Énoncé des performances auxquelles doivent satisfaire les communications opérationnelles effectuées pour exécuter des fonctions ATM déterminées.
- (60) **Performances humaines**. — Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques.
- (61) **Période de service de vol**. — Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu de se présenter pour le service, qui comprend un vol ou une série de vols et qui se termine au moment où l'aéronef s'immobilise et après l'arrêt des moteurs à la fin du dernier vol sur lequel il assure des fonctions de membre d'équipage.
- (62) **Permis d'exploitation aérienne (AOC)**. — Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

L'expression « permis d'exploitation aérienne » (AOC) est synonyme de « certificat de transporteur aérien » (CTA)

- (63) **Phase d'approche et d'atterrissage**. — hélicoptères. Partie du vol qui va de 300 m (1000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou du début de la descente dans les autres cas, jusqu'à l'atterrissage ou jusqu'au point d'atterrissage interrompu.
- (64) **Phase de croisière**. — Partie du vol qui va de la fin de la phase de décollage et de montée initiale jusqu'au début de la phase d'approche et d'atterrissage.

Dans les cas où une marge de franchissement d'obstacles suffisante ne peut être assurée visuellement, les vols doivent être exécutés de façon à s'assurer que les obstacles puissent être franchis avec une marge appropriée. En cas de défaillance du groupe motopropulseur le plus défavorable, les exploitants peuvent avoir à adopter d'autres procédures.

- (65) **Phase de décollage et de montée initiale**. — Partie du vol qui va du début du décollage jusqu'à 300 m (1000 ft) au-dessus de l'altitude de la FATO, si le vol doit dépasser cette hauteur, ou jusqu'à la fin de la montée dans les autres cas.
- (66) **Pilote commandant de bord**. — Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de

l'exécution sûre du vol.

- (67) **Plan de vol.** — Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol, transmis aux organismes des services de la circulation aérienne.
- (68) **Plan de vol exploitation.** — Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'hélicoptère et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux hélistations intéressées.
- (69) **Point de décision à l'atterrissage (LDP).** — Point utilisé dans la détermination des performances à l'atterrissage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur y survenant, le pilote peut soit poursuivre l'atterrissage en sécurité, soit interrompre l'atterrissage.

Le point de décision à l'atterrissage ne s'applique qu'aux hélicoptères exploités en de classe de performances 1.

- (70) **Point de décision au décollage (TDP).** — Point utilisé dans la détermination des performances au décollage et à partir duquel, en cas de défaillance d'un groupe motopropulseur y survenant, le pilote peut soit interrompre le décollage, soit le poursuivre en sécurité.

Le point de décision au décollage s'applique aux hélicoptères de classe de performances 1.

- (71) **Point défini après le décollage (DPATO).** — Point de la phase de décollage et de montée initiale avant lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est pas assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.

Les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 2.

- (72) **Point défini avant l'atterrissage (DPBL).** — Point de la phase d'approche et d'atterrissage après lequel la capacité de l'hélicoptère de poursuivre le vol en sécurité avec un moteur hors de fonctionnement n'est plus assurée, ce qui peut nécessiter un atterrissage forcé.

Les points définis ne s'appliquent qu'aux hélicoptères exploités en classe de performances 2.

- (73) **Portée visuelle de piste (RVR).** — Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe.

- (74) **Principes des facteurs humains.** — Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.

- (75) **Procédure d'approche aux instruments (IAP).** — Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement des instruments de vol, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale ou, s'il y a lieu, depuis le début d'une route d'arrivée définie, jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué, puis si l'atterrissage n'est pas effectué, jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables. Les procédures d'approche aux instruments sont classées comme suit : Procédure d'approche aux instruments conçue pour les opérations d'approche aux instruments 2D de type A.

Les procédures d'approche classique peuvent être exécutées en utilisant une technique d'approche finale en descente continue (CDFA). Les CDFA avec guidage VNAV consultatif calculé par l'équipement de bord sont considérées comme des opérations d'approche aux instruments 3D. Les CDFA avec calcul manuel de la vitesse verticale de descente nécessaire sont considérées comme des opérations d'approche aux instruments 2D.

- (76) **Programme d'entretien.** — Document qui énonce les tâches de maintenance programmée et la fréquence d'exécution ainsi que les procédures connexes, telles qu'un programme de fiabilité, qui sont nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs auxquels il s'applique.

- (77) **Programme national de sécurité.** — Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité.

- (78) **Réparation.** — Remise d'un aéronef, d'un moteur, d'une hélice ou d'une pièce connexe dans l'état

de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, conformément au règlement applicable de navigabilité.

- (79) **Sacoche de vol électronique (EFB).** — Système d'information électronique constitué d'équipement et d'applications, destiné à l'équipage de conduite, qui permet de stocker, d'actualiser, d'afficher et de traiter des fonctions EFB à l'appui de l'exécution des vols ou des tâches liées au vol.
- (80) **Série de vols.** — Une série de vols est une suite de vols qui :
- (i) commence et se termine à l'intérieur d'une période de 24 heures ; et qui
 - (ii) est assurée par le même pilote commandant de bord.
- (81) **Services d'assistance en escale.** — Services aéroportuaires nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.
- (82) **Services de la circulation aérienne (ATS).** — Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service du contrôle de la circulation aérienne (contrôle régional, contrôle d'approche ou contrôle d'aérodrome).
- (83) **Simulateur d'entraînement au vol.** — L'un quelconque des trois types suivants d'appareillage permettant de simuler au sol les conditions de vol :
- (i) Simulateur de vol, donnant une représentation exacte du poste de pilotage d'un certain type d'aéronef de manière à simuler de façon réaliste les fonctions de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord, l'environnement normal des membres d'équipage de conduite ainsi que les caractéristiques de performances et de vol de ce type d'aéronef ;
 - (ii) Entraîneur de procédures de vol, donnant une représentation réaliste de l'environnement du poste de pilotage et simulant les indications des instruments, les fonctions élémentaires de commande et de contrôle des systèmes mécaniques, électriques, électroniques et autres systèmes de bord ainsi que les caractéristiques de performances et de vol d'un aéronef d'une certaine catégorie ;
 - (iii) Entraîneur primaire de vol aux instruments, appareillage équipé des instruments appropriés et simulant l'environnement du poste de pilotage d'un aéronef en vol dans des conditions de vol aux instruments.
- (84) **Spécification de performance de surveillance requise (RSP)** — Ensemble d'exigences applicables à la fourniture d'un service de la circulation aérienne, et équipement sol, capacité embarquée et opérations connexes nécessaires à la prise en charge de surveillance basée sur la performance.
- (85) **Suivi des aéronefs** — Processus établi par l'exploitant qui tient et actualise à intervalles réguliers un registre au sol de la position à quatre dimensions d'aéronefs en vol.
- (86) **Surveillance basée sur la performance (PBS)** — Surveillance basée sur les spécifications de performance appliquées à la fourniture des services de la circulation aérienne.
- (87) **Spécification de navigation.** — Ensemble de conditions à remplir par un aéronef et un équipage de conduite pour l'exécution de vols en navigation fondée sur les performances dans un espace aérien défini. Il y a deux types de spécification de navigation :
- (i) Spécification RNAV (navigation de surface). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui ne prévoit pas une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNAV (p. ex. RNAV 5, RNAV 1) ;
 - (ii) Spécification RNP (qualité de navigation requise). Spécification de navigation fondée sur la navigation de surface qui prévoit une obligation de surveillance et d'alerte en ce qui concerne les performances et qui est désignée par le préfixe RNP (p. ex. RNP 4, RNP APCH).
1. — *Le Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN) (Doc 9613), Volume II, contient des éléments indicatifs détaillés sur les spécifications de navigation.*
 2. — *Le terme RNP, défini précédemment comme étant l'« expression de la performance de navigation*

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

3. — *P. ex. la RNP 4 désigne des exigences applicables à un aéronef et un vol, notamment une performance de navigation latérale de 4 NM et une obligation de surveillance et d'alerte à bord en ce qui concerne les performances, exigences qui sont décrites en détail dans le Doc 9613.*
- (88) **Spécifications d'exploitation.** — Autorisations, conditions et restrictions applicables au permis d'exploitation aérienne et dépendant des conditions figurant dans le manuel d'exploitation.
- (89) **Substances psychoactives.** — Alcool, opioïdes, cannabinoïdes, sédatifs et hypnotiques, cocaïne, autres psychostimulants, hallucinogènes et solvants volatils. Le café et le tabac sont exclus.
- (90) **Système de documents sur la sécurité des vols.** — Ensemble de documents interdépendants établi par l'exploitant, dans lesquels est consignée et organisée l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol, comprenant au minimum le manuel d'exploitation et le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant.
- (91) **Système de gestion de la sécurité.** — Approche systémique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.
- (92) **Système de gestion des risques de fatigue (FRMS).** — Moyen dirigé par des données qui permet de surveiller et de gérer en continu les risques de sécurité liés à la fatigue, basé sur des principes et des connaissances scientifiques ainsi que sur l'expérience opérationnelle, qui vise à faire en sorte que le personnel concerné s'acquitte de ses fonctions avec un niveau de vigilance satisfaisant.
- (93) **Système de vision améliorée (EVS).** — Système électronique d'affichage en temps réel d'images de la vue extérieure obtenues au moyen de capteurs d'images.
- (94) **Système de vision combiné (CVS).** — Système d'affichage d'images issu de la combinaison d'un système de vision améliorée (EVS) et d'un système de vision synthétique (SVS).
- (95) **Système de vision synthétique (SVS).** — Système d'affichage d'images de synthèse, tirées de données, de la vue extérieure dans la perspective du poste de pilotage.
- (96) **Temps de vol — hélicoptères.** — Total du temps décompté depuis le moment où les pales de rotor de l'hélicoptère commencent à tourner jusqu'au moment où l'hélicoptère s'immobilise en dernier lieu à la fin du vol et où les pales de rotor sont arrêtées.
- (97) **Travail aérien.** — Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.
- (98) **Type de performances de communication requises (Type RCP).** — Étiquette (par exemple, RCP 240) représentant les valeurs attribuées aux paramètres RCP pour le temps de transaction, la continuité, la disponibilité et l'intégrité des communications.
- (99) **Visualisation tête haute (HUD).** — Système d'affichage des informations de vol dans le champ de vision extérieur avant du pilote.
- (100) **Vol d'aviation générale.** — Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.
- (101) **Vol de transport commercial.** — Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
- (102) **Vols en mer.** — Vols dont une grande partie se déroule habituellement au-dessus de la mer ou en provenance ou à destination de sites en mer. Ils comprennent, sans s'y limiter, les vols de soutien d'exploitations pétrolières, gazières ou minières en mer et les vols de transfert de pilotes maritimes.
- (103) **VTOSS.** — Vitesse minimale à laquelle l'hélicoptère pourra monter si le groupe motopropulseur le plus défavorable est hors de fonctionnement et si les autres groupes motopropulseurs fonctionnent dans les limites d'emploi approuvées.

La vitesse mentionnée ci-dessus peut être mesurée aux instruments ou atteinte au moyen d'une procédure spécifiée dans le manuel de vol.

(104) **Zone habitée.** — En rapport avec une cité, une ville ou un groupe d'habitations, toute zone utilisée dans une large mesure à des fins résidentielles, commerciales ou récréatives.

1.3 ABRÉVIATIONS

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

- (1) **ANAC** Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo
- (2) **AOC** Air Operator Certificate ou **CTA** en français
- (3) **CDB** Commandant de bord
- (4) **CDN** Certificat de Navigabilité
- (5) **CEMAC** Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale
- (6) **CRM** Compte Rendu Matériel / Crew resources management
- (7) **CTA** Certificat de Transporteur Aérien ou PEA
- (8) **EDTO** Vol à temps de déroutement prolongé
- (9) **LEC/CDL** Liste d'écarts de configuration
- (10) **LME/MEL** Liste Minimale d'Équipements
- (11) **MME** Manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant = MCM
- (12) **MPM** Manuel de procédures de maintenance = MOE
- (13) **OACI** Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- (14) **OHADA** Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires
- (15) **OMA** Organisme de Maintenance Agréé
- (16) **ONU** Organisation des Nations Unies
- (17) **PEA** Permis d'Exploitation Aérienne ou **CTA**
- (18) **PNT** Personnel navigant de conduite ou Technique
- (19) **PNC** Personnel navigant de cabine
- (20) **RVR** Portée Visuelle de Piste ou Runway Visual Range en anglais

2 **CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN (CTA)**

2.1 **GÉNÉRALITÉS**

2.1.1 **OBJET**

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

2.1.2 **DOMAINE D'APPLICATION**

- (a) Ce chapitre s'applique aux entreprises de transport aérien détentrices d'un agrément délivré par le ministre en charge de l'aviation civile.

2.1.3 **RÈGLES GÉNÉRALES**

- (a) Le postulant à un CTA ou à une modification d'un CTA doit permettre à l'ANAC d'examiner l'ensemble des aspects relatifs à la sécurité de l'exploitation proposée.
- (b) Le postulant à un CTA :
- (1) ne doit pas détenir un CTA délivré par une autre Autorité, sauf accord spécifique entre cette Autorité et l'ANAC ;
 - (2) doit avoir son siège principal d'exploitation et, le cas échéant, son siège social, situé en République du Congo ;
 - (3) doit avoir immatriculé au moins un (01) aéronef devant être exploité en vertu du CTA sur le registre Congolais ; et
 - (4) doit démontrer à l'ANAC, sa capacité à assurer la sécurité de l'exploitation.
- (c) Nonobstant les dispositions de la section 2.1.2(b)(1) ci-dessus, l'exploitant peut exploiter avec l'accord mutuel des deux Autorités, des aéronefs immatriculés au registre national d'une autre Autorité. Une autorisation d'exploitation devra être délivrée pour chaque aéronef par l'ANAC après une inspection.
- (d) L'exploitant doit permettre à l'ANAC d'avoir accès à son organisation et à ses aéronefs, et doit s'assurer, en ce qui concerne l'entretien, que l'accès à tout organisme de maintenance agréé concerné est permis, afin de vérifier le maintien de la conformité aux dispositions de la réglementation.
- (e) Un CTA sera modifié, suspendu ou retiré si l'ANAC n'est plus assurée de la capacité de l'exploitant à maintenir la sécurité de l'exploitation.
- (f) L'exploitant doit démontrer à l'ANAC que :
- (1) son organisation et son encadrement sont convenables et correctement adaptés à la taille et au cadre de son exploitation ; et
 - (2) des procédures de supervision de l'exploitation ont été définies.
- (g) L'exploitant doit avoir nommé un Dirigeant Responsable acceptable par l'ANAC, qui a mandat de l'exploitant pour s'assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'ANAC.
- (h) L'exploitant doit avoir désigné des personnes acceptables par l'ANAC et responsables de l'encadrement et de la supervision dans les domaines suivants :
- (1) les opérations Vols ;
 - (2) le système d'entretien ;
 - (3) la formation et l'entraînement des équipages ; (4) les opérations au sol ;
 - (5) la sûreté ;
 - (6) Le Système de gestion de la sécurité (SMS) ; et
 - (7) le Système de Management de la Qualité (SMQ).

- (i) Une même personne peut être nommée responsable de plusieurs des domaines ci-dessus si cela est acceptable par l'ANAC mais, pour les exploitants employant 21 personnes ou plus à plein temps, un minimum de 03 personnes est exigé pour couvrir les six domaines de responsabilités. Le cumul des fonctions ne doit pas générer un conflit d'intérêt suivant l'appendice 2.
- (j) Pour les exploitants qui emploient 20 personnes ou moins à plein temps, trois domaines de responsabilité ci-dessus peuvent être tenus par le Dirigeant Responsable si cela est acceptable par l'ANAC suivant l'appendice 2.
- (k) L'exploitant doit s'assurer que chaque vol est effectué en accord avec les spécifications du manuel d'exploitation (MANEX).
- (l) L'exploitant doit prévoir des installations et services d'assistance au sol propres à garantir la sécurité de ses vols.
- (m) L'exploitant doit s'assurer que l'équipement de ses avions et la qualification de ses équipages répondent aux exigences relatives à la zone et au type d'exploitation.
- (n) L'exploitant doit respecter les exigences en matière d'entretien pour l'ensemble des aéronefs exploités en vertu de son CTA.
- (o) L'exploitant doit fournir à l'ANAC un exemplaire du manuel d'exploitation (MANEX).
- (p) L'exploitant doit s'assurer que sur la base principale d'exploitation, des moyens d'assistance opérationnelle sont appropriés à la zone et au type d'exploitation.
- (q) L'ANAC peut approuver des postes ou un nombre de postes, autres que ceux listés, si l'exploitant est capable de démontrer qu'il peut assumer les fonctions d'encadrement de l'exploitation en toute sécurité ; ceci restant lié :
 - (1) au type d'exploitation ;
 - (2) au nombre d'aéronefs utilisés ; et
 - (3) à la zone d'exploitation.
- (r) L'exploitant doit disposer d'une structure d'encadrement bien conçue et efficace lui permettant d'assurer la sécurité des vols.
Les responsabilités en matière d'encadrement doivent tenir compte des cinq (5) fonctions principales suivantes :
 - (1) La détermination de la politique de sécurité des vols de l'exploitant ;
 - (2) L'attribution des responsabilités et des tâches et la délivrance d'instructions au personnel, suffisantes à la mise en œuvre de la politique de l'exploitant et au respect des normes de sécurité ;
 - (3) La surveillance des normes de sécurité des vols ;
 - (4) L'enregistrement et l'analyse de tous les écarts et lacunes constatés, la mise en œuvre des actions correctives et la vérification de la concrétisation des mesures correctives adoptées ;
 - (5) L'évaluation du bilan de sécurité de l'exploitant afin de prévenir de développement de tendances indésirables et d'adopter les mesures nécessaires pour atteindre et/ou maintenir le niveau de sécurité acceptable à réaliser tel que déterminé par l'ANAC.
- (s) Les responsables désignés doivent avoir des compétences d'encadrement assorties des compétences techniques ou opérationnelles appropriées dans le domaine de l'aviation considéré. Des éléments indicatifs à prendre en compte lors de la nomination des responsables désignés sont fixés dans l'Appendice 2.
- (t) Le manuel d'exploitation doit décrire en détail les fonctions et les responsabilités des responsables désignés, y compris leurs noms, et l'ANAC doit être informée par écrit de tout changement de poste ou de fonction présent ou futur.

- (u) L'exploitant doit assurer la continuité de la supervision de l'activité et du contrôle d'exploitation en l'absence des responsables désignés.
- (v) Les responsables désignés, qui doivent rendre compte directement au dirigeant responsable, sont engagés pour la prestation d'un nombre d'heures de travail suffisant pour pouvoir s'acquitter des tâches d'encadrement liées à la taille et au domaine d'activité de l'exploitant.
- (w) L'exploitant doit s'assurer qu'au moins la moitié des responsables d'encadrement sont de nationalité Congolaise ou devra démontrer à l'ANAC qu'il n'a pu avoir des responsables désignés de nationalité Congolaise au cas où plus de la moitié des responsables d'encadrement ne disposent pas de nationalité Congolaise.

2.1.3.1 ADEQUATION ET SUPERVISION DU PERSONNEL

- (a) L'exploitant doit employer un équipage de conduite et de cabine en nombre suffisant pour l'exploitation considéré, formé et contrôlé conformément aux dispositions réglementaires en vigueur.
- (b) Les membres d'équipage de conduite doivent prouver leur compétence linguistique en langue anglaise.
- (c) L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel affecté ou directement associé aux opérations au sol et en vol, ou directement impliqué dans ces opérations a reçu une formation appropriée, a démontré ses capacités à assumer les tâches spécifiques qui lui sont assignées et est conscient de ses responsabilités et du rapport existant entre ces tâches et l'exploitation dans son ensemble.
- (d) Les effectifs du personnel au sol dépendent de la nature et de l'étendue des opérations. Les opérations et l'assistance au sol, en particulier, doivent être confiées à un personnel formé ayant une connaissance approfondie de ses responsabilités au sein de l'organisation.
- (e) L'exploitant qui recourt à d'autres organisations pour fournir un certain nombre de services, doit s'assurer que la sous-traitance de ces services est autorisée par la réglementation en vigueur, et qu'il conserve la responsabilité du maintien de normes appropriées. Dans ce cas, un responsable désigné a pour tâche de s'assurer que tout sous-traitant auquel il fait appel respecte les normes exigées.
- (f) La conduite d'un aéronef sur l'aire de mouvement d'un aéroport ne doit être assurée que par une personne qui :
 - (1) A reçu de l'exploitant ou de son agent désigné l'autorisation nécessaire à cet effet ;
 - (2) Possède la compétence voulue pour conduire l'avion au sol ;
 - (3) Possède les qualifications nécessaires pour utiliser le radiotéléphone ;
 - (4) A reçu d'une personne compétente des instructions sur le plan de l'aéroport, les itinéraires, la signalisation, le balisage, les signaux et instructions, expressions conventionnelles et procédures de contrôle de la circulation aérienne (ATC), et est en mesure de se conformer aux normes opérationnelles et procédures qu'exige la sécurité des mouvements des avions sur l'aéroport.
- (g) L'exploitant donne des consignes d'exploitation et fournisse des renseignements sur les performances de montée de l'avion tous les moteurs en fonctionnement pour permettre au pilote commandant de bord de déterminer la pente de montée réalisable pendant la phase de départ dans les conditions de décollage du moment et avec la technique de décollage envisagée. Ces renseignements devraient être consignés dans le manuel d'exploitation.
- (h) Les membres d'équipage et le personnel au sol sont soumis à des contrôles de compétence qui doivent être assurés par des personnes possédant l'expérience et les qualités personnelles suffisantes pour garantir le respect des normes établies dans le manuel d'exploitation.
- (i) Les tâches et responsabilités des instructeurs et examinateurs doivent être définies, et toute prestation en vol et au sol organisée de manière à ce qu'ils puissent s'acquitter de leurs responsabilités en matière de contrôle.

- (j) L'exploitant doit définir les critères de sélection et de nomination des examinateurs et instructeurs.
- (k) Les instructeurs et examinateurs sélectionnés et nommés par l'exploitant seront soumis à l'agrément préalable de l'ANAC.
- (l) L'exploitant doit s'assurer qu'au moins la moitié des commandants de bord, co-pilotes, chef de cabine, personnel navigant de cabine, techniciens de maintenance d'aéronef, agents techniques d'exploitation et personnel sol sont de nationalité Congolaise. Il devra démontrer à l'ANAC qu'il n'a pu avoir ledit personnel au cas où plus de la moitié desdits personnels ne disposent pas de nationalité Congolaise.

2.1.3.2 DUREE DE LA VALIDITE D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN (CTA)

- (a) Un CTA ou toute partie de CTA délivré par l'ANAC est en vigueur pendant douze (12) mois, sauf si :
 - (1) L'ANAC amende, suspend, révoque ou autrement met fin au CTA ;
 - (2) Le titulaire du CTA le restitue à l'ANAC ;
 - (3) La date de validité a expiré, ou
 - (4) Le titulaire du CTA suspend ses opérations pendant plus de six (06) mois
- (b) Le titulaire du CTA doit soumettre la demande de renouvellement de celui-ci au moins 30 jours avant la fin de la période de validité en cours.

2.1.3.3 SUSPENSION, RETRAIT ET RETABLISSEMENT D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN (CTA)

- (a) Un CTA délivré par l'ANAC sera suspendu si plusieurs des conditions qui ont prévalu à sa délivrance cessent d'être remplies et notamment si :
 - (1) Les services compétents de l'ANAC constatent que l'exploitant effectue ses opérations sans se conformer aux dispositions réglementaires applicables ;
 - (2) L'exploitant n'exploite plus aucun aéronef depuis plus de six (06) mois ;
 - (3) Les conditions ayant motivé sa délivrance ne sont plus respectées.

Ce CTA est suspendu pour une période déterminée qui ne peut excéder six (06) mois, destinée à permettre au bénéficiaire dudit CTA de se conformer de nouveau aux conditions requises.

- (b) Un CTA délivré par l'ANAC sera retiré si :
 - (1) Les conditions ayant conduit à sa délivrance ne sont plus remplies ;
 - (2) Les exigences en matière de sécurité ne sont plus remplies ;
 - (3) L'exploitant en formule la demande.
En cas de retrait du CTA par l'ANAC, l'exploitant aérien doit soumettre une nouvelle demande pour la délivrance initiale de CTA.
- (c) Un CTA suspendu par l'ANAC peut être rétabli après que l'ANAC s'est assurée que l'exploitant a mis en œuvre les moyens et méthodes nécessaires pour supprimer les causes ayant entraîné la suspension.

2.1.3.4 MODIFICATION D'UN CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN (CTA)

- (a) L'ANAC peut procéder à la modification du CTA si :
 - (1) elle détermine que la sécurité du transport aérien commercial et l'intérêt du public le requièrent ; ou
 - (2) l'exploitant le demande et l'ANAC détermine que la sécurité du transport aérien commercial et l'intérêt du public le permettent.
- (b) Si l'ANAC stipule par écrit qu'une situation d'urgence requiert une modification immédiate dans

l'intérêt du public en ce qui concerne la sécurité des transports aériens commerciaux, cette modification prend effet sans délai à la date de réception de la notification par l'exploitant.

- (c) L'exploitant peut faire appel d'une modification, mais doit s'y conformer dans l'exploitation, à moins qu'il soit retiré par la suite.
- (d) Les modifications proposées par l'ANAC, à l'exception de celles d'urgence, deviennent effectifs trente (30) jours après notification à l'exploitant, à moins que l'exploitant ne fasse appel de la proposition par écrit avant la date de prise d'effet. La date d'émission d'un appel reste la date d'effectivité jusqu'à ce que le processus d'appel soit à son terme.
- (e) La demande de modification d'un certificat de transporteur aérien (CTA) doit être présentée au moins 30 jours avant la date des modifications envisagées.
- (f) Dans le cas d'un changement prévu d'un responsable désigné, l'exploitant doit informer l'ANAC au moins 20 jours avant la date du changement proposé.
- (g) Des exemples typiques de changements qui peuvent affecter le CTA ou les spécifications d'exploitation ou le système de gestion de l'exploitant, sont énumérés ci-dessous :
 - (1) le nom ou l'adresse de la base principale de l'exploitant ;
 - (2) un changement d'entité juridique ;
 - (3) l'étendue des activités de l'exploitant ;
 - (4) le dirigeant responsable ;
 - (5) les rapports hiérarchiques entre le dirigeant responsable et le responsable désigné ;
 - (6) la documentation de l'exploitant, conformément au présent règlement, la politique et les procédures de sécurité ;
 - (7) le changement dans le personnel d'encadrement de l'exploitant ;
 - (8) l'insertion d'un aéronef dans la liste de flotte d'un exploitant ;
 - (9) le retrait d'un aéronef de la liste de flotte d'un exploitant ;
 - (10) le changement de la zone d'exploitation ;
 - (11) le changement du type d'exploitation (passagers, fret, services médicaux d'urgence, taxi aérien (à la demande), etc.).
 - (12) les installations.
- (h) Une approbation préalable de l'ANAC est requise pour toute modification de la procédure de l'exploitant décrivant comment les modifications ne nécessitant pas d'approbation préalable seront gérées et notifiées à l'ANAC.
- (i) Les modifications nécessitant une approbation préalable ne peuvent être mises en œuvre qu'après avoir reçu l'approbation officielle de l'ANAC.
- (j) Un changement de nom oblige l'exploitant à soumettre une nouvelle demande de toute urgence. Lorsqu'il s'agit du seul changement à signaler, la nouvelle demande peut être accompagnée d'une copie de la documentation préalablement soumise à l'ANAC sous le nom précédent, afin de démontrer comment l'exploitant se conforme aux exigences applicables.
- (k) la modification des spécifications d'exploitation dont Les changements les plus fréquents (liste non exhaustive) sont :
 - (1) transport de matières dangereuses ;
 - (2) minima de Séparation Vertical Réduit (RVSM) ;
 - (3) autorisation de décollage par faible visibilité (LVTO) ;
 - (4) performance de fonctionnement des bimoteurs à gamme étendue (ETOPS) ;
 - (5) opérations de navigation basée sur les performances (PBN) complexes ;
 - (6) spécification minimale des performances de navigation (MNPS) ;
 - (7) utilisation d'application d'un sac de vol électronique (EFB) de type B ; etc.

- (l) Pour les modifications nécessitant une approbation préalable, les exploitants devraient effectuer une étude de changement et la fournir à l'ANAC.
- (m) Nul n'est autorisé à effectuer une opération de transport aérien commercial pour laquelle une modification de CTA est requise, à moins qu'il n'ait reçu notification d'approbation de l'ANAC.

2.1.4 POLICES D'ASSURANCE

- (a) L'exploitant doit souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité civile en cas d'accidents de travail, de dommages, d'avaries et autres.
- (b) L'exploitant doit également souscrire des polices d'assurance couvrant sa responsabilité civile en cas d'accidents, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales.
- (c) L'exploitant doit souscrire à une réassurance Congolaise au cas où il dispose d'une police d'assurance étrangère.

2.1.5 CONFORMITÉ AU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN

2.1.5.1 EXIGENCE DE CTA

- (a) Un exploitant ne doit assurer des vols de transport commercial que s'il détient un Certificat de Transporteur Aérien (CTA) en état de validité délivré par l'ANAC.
- (b) La délivrance d'un CTA est assujettie à la détention d'un agrément de transport aérien délivré par le ministre en charge de l'aviation civile.

2.1.5.2 PRIVILÈGES DU CTA

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

Des dispositions relatives à la teneur du certificat de transporteur aérien (CTA) et des spécifications d'exploitation connexes figurent à la section 2.1.5.3 ci-dessous.

- (b) La délivrance d'un CTA par l'ANAC dépend de ce que l'exploitant a démontré qu'il a une organisation appropriée, une méthode de contrôle et de supervision des vols, un programme de formation et des arrangements relatifs aux services d'assistance en escale et à l'entretien qui soient compatibles avec la nature et la portée des vols spécifiés.
- (c) L'exploitant doit établir des politiques et des procédures pour les tiers qui effectuent des travaux pour son compte.
- (d) Le maintien de la validité d'un CTA dépend de ce que l'exploitant a satisfait aux exigences de la section 2.1.3 ci-dessus sous la supervision de l'ANAC.

2.1.5.3 CONTENU DU CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN

- (a) Le titre de transporteur aérien est notifié par la délivrance d'un certificat de transporteur aérien (CTA) qui consiste en :
 - (1) une page principale signée par l'ANAC ;
 - (2) un document d'une ou plusieurs pages comprenant les dispositions spécifiques d'exploitation (spécifications d'exploitation) contenant les termes, conditions et autorisations applicables à l'exploitant signé par l'ANAC.
- (b) Les informations suivantes doivent être mentionnées dans le CTA :
 - (1) l'État de l'exploitant et autorité de délivrance ;
 - (2) le numéro et date d'expiration du CTA ;
 - (3) le nom de l'exploitant, nom commercial (s'il est différent du nom de l'exploitant) et adresse du siège principal de l'exploitant ;
 - (4) la date de délivrance du CTA ;
 - (5) référence exacte de l'endroit du document contrôlé emporté à bord où figurent les coordonnées permettant de joindre le service de gestion de l'exploitation ;
 - (6) la description du type d'exploitation autorisé ;
 - (7) les types d'aéronefs autorisés pour l'exploitation ;
 - (8) les zones d'exploitation autorisées ;

- (9) les types de vol autorisés ;
 - (10) les marques d'immatriculation des aéronefs autorisés. Cependant, les exploitants peuvent obtenir l'approbation d'un système par lequel ils informent l'ANAC de l'immatriculation des aéronefs exploités au titre de leur CTA ;
 - (11) les limitations ou restrictions éventuelles ou autorisations spéciales ;
 - (12) les agréments et les spécifications d'exploitation telles que :
 - (i) Cat. II / Cat. III (y compris les minimas autorisés) ;
 - (ii) MNPS ;
 - (iii) EDTO ;
 - (iv) PBN ;
 - (v) RVSM ;
 - (vi) Transport de marchandises dangereuses ;
 - (vii) EFB ;
 - (viii) Etc.
 - (13) le nom, signature et fonction du représentant de l'ANAC.
- (c) Les spécifications d'exploitation liées au CTA doivent comprendre au moins les renseignements requis, et leur présentation graphique doit suivre le modèle également requis.
 - (d) Le modèle de CTA délivré est décliné dans l'appendice 1 de la présente annexe.
 - (e) L'ANAC dispose d'un système pour la certification et la surveillance continue de l'exploitant pour veiller au respect des normes d'exploitation.

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

- (a) Le CTA délivré par un État contractant de l'OACI est reconnu valable par la République du Congo si les conditions qui ont régi la délivrance dudit CTA sont équivalentes ou supérieures aux normes applicables spécifiées dans les annexes à la convention relative à l'aviation civile internationale.
- (b) Les exploitants menant des opérations en République du Congo doivent respecter les exigences en vigueur.

2.1.7 CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN DELIVRÉ PAR UN AUTRE ÉTAT

- (a) Le CTA délivré par un État contractant de l'OACI est reconnu valable par la République du Congo si les conditions qui ont régi la délivrance dudit CTA sont équivalentes ou supérieures aux normes applicables spécifiées dans les annexes à la convention relative à l'aviation civile internationale.
- (b) Les exploitants menant des opérations en République du Congo doivent respecter les exigences en vigueur.

2.1.8 ÉVALUATION PAR L'ANAC

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

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des spécifications d'exploitation liées au CTA Figurent dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils.

2.1.9 DÉROGATIONS

- (a) L'ANAC peut, à titre exceptionnel et provisoire accorder une dérogation aux dispositions du présent règlement lorsqu'elle estime que le besoin existe, et sous réserve du respect de toute condition supplémentaire qu'elle considère nécessaire pour assurer dans ce cas particulier un niveau de sécurité acceptable.
- (b) La dérogation aux dispositions ne signifie pas dérogation de CTA. Seules les procédures de délivrance du CTA, excepté celles de niveau de conformité 1 sont concernées.

1. — *ÉCART ou N/C de NIVEAU 1.* — Un écart de niveau 1 correspond à un non-respect significatif des exigences des RA abaissant le niveau de sécurité, et portant gravement à la sécurité du vol.

2. — *ÉCART ou N/C de NIVEAU 2.* — Un écart de niveau 2 correspondant à un non-respect significatif des exigences des RA qui pourrait abaisser le niveau de sécurité et éventuellement porter atteinte à la sécurité du vol ;
3. — *ÉCART ou N/C de NIVEAU 3.* — Les autres écarts mineurs non classés de niveau 1 et de niveau 2 sont classés de niveau 3.

2.1.10 CONSIGNES OPÉRATIONNELLES

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

2.1.11 GESTION DES RISQUES POUR LA SÉCURITÉ LIÉS À LA FATIGUE

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

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

2.2.1 PHASE PRÉLIMINAIRE DE LA DEMANDE

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

2.2.2 DÉPÔT DE LA DEMANDE

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

- (3) 30 jours avant la date d'expiration du certificat de transporteur aérien pour un renouvellement.

2.2.3 INFORMATIONS À FOURNIR POUR UNE PREMIÈRE DEMANDE DE CTA

- (a) La demande doit contenir au moins les informations suivantes :
 - (1) nom et adresse du postulant et base principale d'exploitation ;
 - (2) noms et adresses des représentants autorisés à engager légalement la société ;
 - (3) renseignements sur l'organisation administrative de l'entreprise et sur ses principaux membres avec leur titre, leurs qualifications et leur expérience pratique ;
 - (4) renseignements détaillés sur l'exploitation proposée avec les rubriques suivantes :
 - (i) types d'aéronefs ;
 - (ii) instruments et documents de vols ;
 - (iii) équipements de communication et de navigation ;
 - (iv) et tous les autres équipements qui seront utilisés ;
 - (5) dispositions relatives à la maintenance des aéronefs et aux opérations aériennes ;
 - (6) renseignements concernant chaque membre d'équipage, avec types de certificats ou numéro de licence, qualifications, certificat médical et compétence récemment confirmée sur les types d'aéronefs prévus ;
 - (7) dispositions relatives à la formation et à la qualification des navigants et du personnel au sol, ainsi qu'aux installations et équipements disponibles ;
 - (8) routes envisagées, avec tracés géographiques, altitudes minimales de vol, aérodromes de destination et de décollage qui doivent être utilisés, y compris renseignements sur les procédures d'approche aux instruments, minimums d'exploitation d'aérodromes envisagés et installations et services de navigation et de communications ;
 - (9) détails sur les méthodes de contrôle d'exploitation et de surveillance qui sont utilisés ;
 - (10) date à laquelle le postulant souhaite commencer à exploiter ses services ;
 - (11) organisations et nature de l'exploitation (passagers, marchandises, poste, exploitation de jour, de nuit, aux instruments, EDTO, etc.).
- (b) La demande doit aussi comporter les documents suivant pour examen par l'ANAC :
 - (1) CTA en état de validité de la compagnie auprès de laquelle ont été loués les appareils (en cas de location d'aéronefs d'une compagnie aérienne) ;
 - (2) Agrément en cours de validité
 - (3) contrats de location d'aéronefs ;
 - (4) copies des contrats de maintenance conclus entre l'exploitant et tout organisme de maintenance agréé ;
 - (5) certificats d'immatriculation ;
 - (6) certificats de navigabilité ;
 - (7) licences de station d'aéronefs ;
 - (8) certificats acoustiques ;
 - (9) attestation de police d'assurance, couvrant la responsabilité du demandeur en cas d'accident notamment, à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et les biens des tiers ;
 - (10) licences des personnels navigants ;
 - (11) historique des aéronefs, cellules, moteurs (année de construction, maintenance, modifications, exploitation...) ;
 - (12) autorités responsables de la supervision de la navigabilité des aéronefs ;
 - (13) organisme de maintenance agréé ;
 - (14) engagement écrit à respecter les dispositions des lois et règlements nationaux et des conventions et accords internationaux auxquels la République du Congo fait partie ;
 - (15) Calendrier des événements.
- (c) Les manuels et documents suivants doivent être élaborés par le postulant et soumis à l'ANAC pour une approbation ou acceptation :
 - (1) manuel d'exploitation ;
 - (2) Organigramme d'exploitation et détaillée ;
 - (3) Déclaration de conformité ;
 - (4) manuel de spécifications d'organisme d'entretien (MOE), le cas échéant ;
 - (5) liste minimale d'équipements (LME/MEL) ;
 - (6) liste d'écarts de configuration (LEC/CDL) ;
 - (7) manuel d'exploitation des membres d'équipage de cabine ; le cas échéant
 - (8) manuel de gestion de crise ;
 - (9) programmes et procédures de formation du personnel navigant et du personnel au sol ;
 - (10) programme d'entretien ;

(11) manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (MME) ;

(12) manuel de sûreté ;

(13) Manuel du système de gestion de la sécurité ;

(14) Manuel qualité.

Il est à préciser que certains des manuels ou documents sus-cités peuvent être contenus dans le manuel d'exploitation et de spécifications de maintenance de l'exploitant.

- (d) La demande de modification ou de renouvellement doit contenir les mises à jour des renseignements requis à la section (a) à (c).
- (e) La demande doit contenir les renseignements suivants si demandés par l'ANAC :
 - (1) Horaires ;
 - (2) Tarifs ;
 - (3) Toute information additionnelle qui peut être exigée par l'ANAC.
- (f) La demande doit être déposée au moins :
 - (1) 90 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour la première délivrance ;
 - (2) 30 jours avant le début de l'exploitation envisagée pour une modification majeure des conditions d'exploitation ;
 - (3) 30 jours avant la date d'expiration du CTA pour un renouvellement.

2.2.4 ACCÈS POUR INSPECTION

- (a) Une inspection doit être menée par l'ANAC au niveau de l'exploitant qui postule à un certificat de transporteur aérien ou à une modification de ce certificat pour s'assurer qu'il répond aux normes liées à la sécurité et à la sûreté aériennes.
- (b) Tout exploitant aérien doit garantir à l'ANAC le libre accès de ses installations et aéronefs dans le cadre des inspections de l'ANAC en vue de déterminer la conformité de l'exploitation avec les règlements applicables.
- (c) Tout exploitant aérien doit s'assurer que l'ANAC jouit de l'accès et de la coopération avec tout organisme ou installation ayant un contrat de sous-traitance pour des prestations liées à l'exploitation ou à la maintenance dans le transport aérien commercial.
- (d) L'exploitant aérien, afin de faciliter la tâche à l'ANAC, est tenu de se conformer aux dispositions suivantes :
 - (1) apporter aide et coopération à toute personne mandatée par l'ANAC et lui accorder libre accès, en tout temps ou lieu, aux infrastructures et documents à surveiller ;
 - (2) présenter ces documents et enregistrements lorsque cela lui est demandé par l'ANAC ;
 - (3) le commandant de bord d'un aéronef, doit présenter à toute personne mandatée par l'ANAC, tout document transporté à bord d'un aéronef ;
 - (4) L'exploitant aérien doit fournir à tout inspecteur désigné un siège d'observateur à l'avant de tout aéronef de l'exploitant aérien à partir duquel les actions et les conversations de l'équipage du vol peuvent être facilement observées.
 - (5) autoriser à l'ANAC un accès libre et ininterrompu au poste de pilotage des aéronefs lors des vols.

2.2.5 CONDUITE DES INSPECTIONS

- (a) Des inspections sont menées par l'ANAC dans le cadre de surveillances continues sur l'exploitant aérien pour s'assurer de l'éligibilité de l'exploitant aérien quant au maintien de la validité de son CTA et approbations associées.
- (b) L'exploitant aérien doit faciliter à l'ANAC la conduite des contrôles et des inspections, en tout temps ou lieu, pour déterminer s'il est en conformité avec les lois, règlements, restrictions et conditions applicables à son CTA.
- (c) L'exploitant aérien doit rendre disponible à sa base principale d'exploitation :
 - (1) tous les éléments de son CTA en cours de validité ;
 - (2) toutes les parties de ses Manuels d'Exploitation et de Maintenance ;
 - (3) une liste à jour qui inclut la localisation et les fonctions individuelles des responsables pour chaque dossier, document et rapport requis pour être conservé par l'exploitant aérien conformément au code de l'Aviation civile, règlements et normes applicables.
- (d) Tout manquement d'un transporteur aérien à rendre disponible un document exigé par l'ANAC est un motif de sanctions appropriées.

2.2.6 DÉMONSTRATION D'ÉVACUATION D'URGENCE

- (a) L'exploitant doit démontrer à l'ANAC et préalablement à la délivrance du CTA qu'il peut mener avec satisfaction des opérations d'évacuation d'urgence et/ou d'amerrissage de ses aéronefs.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des exigences supplémentaires concernant les démonstrations d'évacuation d'urgence et/ou d'amerrissage forcé sont définies dans l'appendice 6.

2.2.7 VOL DE DÉMONSTRATION

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

- (1) planification ;
- (2) inspection avant vol ;
- (3) inspection en vol ;
- (4) inspection après le vol ;
- (5) personnel navigant de cabine ;

- (b) Les points qui n'ont pas donné satisfaction durant l'inspection en vol doivent être portés à l'attention du postulant qui doit prendre les mesures nécessaires pour y remédier.

- (c) L'exigence de la conduite d'un vol de démonstration n'est pas obligatoire mais reste soumise à l'appréciation de l'ANAC.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des exigences supplémentaires en matière de vols de démonstration sont définies dans l'appendice 7.

2.2.8 DÉLIVRANCE, MODIFICATION OU RENOUVELLEMENT DU CTA

- (a) Le CTA n'est délivré, modifié ou renouvelé que si :

- (1) Les aéronefs qui y sont spécifiés sont :

- (i) Pour les aéronefs inscrits au registre d'immatriculation, titulaires d'un certificat de navigabilité (CDN) en état de validité ;
- (ii) Pour les aéronefs inscrits à un registre d'immatriculation étranger, titulaires d'un certificat de navigabilité ;
- (iii) âgés au plus de vingt-cinq (25) ans sauf si ils sont entretenus suivant un programme d'entretien approuvé par l'ANAC.

- (2) le système d'entretien a été approuvé par l'ANAC ;

- (3) L'exploitant a démontré à l'ANAC qu'il était en mesure de :

- (i) mettre en place et maintenir une organisation appropriée et une méthode de contrôle de supervision des vols ;
- (ii) mettre en place et maintenir un système de gestion de la qualité ;
- (iii) mettre en place et maintenir un système de gestion de la sécurité ;
- (iv) se conformer aux programmes de formation et d'entraînement requis ;
- (v) mettre en place une structure organisationnelle qui contient les responsabilités et les attributions pour la gestion de toutes les fonctions relatives aux services d'assistance en escale. La responsabilité de l'exploitant relative aux services d'assistance en escale doit être maintenue en permanence, lorsque les fonctions et tâches relatives aux services d'assistance en escale ont été sous-traitées, en totalité ou en partie, à un fournisseur de services ; et
- (vi) respecter, selon l'exploitation envisagée, les exigences relatives aux spécifications opérationnelles additionnelles sollicitées.

- (4) l'exploitant dispose d'une garantie autonome d'au moins cent millions de francs CFA.
- (b) L'exploitant doit informer l'ANAC de toutes modifications.
- (c) Le renouvellement du CTA est l'occasion pour l'ANAC de faire le point sur les actions de surveillance continue menées depuis la première délivrance ou le dernier renouvellement du CTA et notamment sur les actions correctrices mises en place par l'exploitant en réponse aux constatations. En fonction de la criticité des actions correctrices non soldées et du résultat de l'analyse de la situation financière, l'ANAC décidera de renouveler ou non le CTA et la réduction du cycle éventuel.
- (d) Un exploitant qui fait une demande de renouvellement de son CTA doit :
 - (1) Soumettre sa demande de renouvellement au moins 30 Jours avant la date d'expiration du certificat de transporteur aérien (CTA) en cours ;
 - (2) S'acquitter des droits prescrits pour le renouvellement du CTA

2.2.9 MANUEL D'EXPLOITATION

- (a) L'exploitant doit établir, à titre de guide à l'usage du personnel intéressé, un manuel d'exploitation. Ce manuel d'exploitation sera modifié ou révisé suivant les besoins, de manière à être tenu constamment à jour. Ces modifications ou révisions seront communiquées à toutes les personnes qui doivent utiliser le manuel après approbation ou acceptation par l'ANAC. En introduction du manuel, l'exploitant par son dirigeant responsable s'engage, par une déclaration, à ce que son manuel :
 - (1) Respecte les termes de la réglementation applicable et son CTA ;
 - (2) Contienne les instructions d'exploitation auxquelles le personnel approprié doit se conformer dans l'exercice de ses devoirs et responsabilités.
- (b) L'exploitant doit remettre à l'ANAC un exemplaire du manuel d'exploitation et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, pour examen et acceptation et, le cas échéant, approbation. L'exploitant ajoutera au manuel d'exploitation les éléments obligatoires dont l'ANAC exigera l'insertion.
- (c) L'exploitant doit fournir au personnel d'exploitation et aux équipages de conduite un manuel d'exploitation contenant, pour chaque type d'aéronef utilisé, les procédures à suivre dans les conditions normales, de secours et d'urgence. On doit y trouver aussi des renseignements sur les systèmes de l'aéronef ainsi que les listes de vérification. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.
- (d) L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation contient toutes les consignes et informations nécessaires au personnel d'exploitation pour assurer ses tâches.
- (e) L'exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation, y compris l'ensemble des amendements ou révisions, ne contrevient pas aux conditions stipulées dans le certificat de transporteur aérien, ou à toutes autres règles applicables, et est acceptable ou, si nécessaire, approuvé par l'ANAC. Un exploitant doit préparer le manuel d'exploitation en langue comprise par son personnel.
- (f) L'exploitant peut éditer un manuel d'exploitation en plusieurs volumes.
- (g) L'exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation a facilement accès à une copie de chaque partie du manuel d'exploitation se rapportant à ses tâches. Par ailleurs, un exploitant doit fournir aux membres d'équipage une copie, ou des extraits, individuels des parties A, B, C et D du manuel d'exploitation pertinents pour une étude personnelle.
- (h) L'exploitant doit s'assurer que le manuel d'exploitation est amendé ou révisé pour mettre à jour les consignes et informations qu'il contient. Un exploitant doit s'assurer que l'ensemble du personnel d'exploitation est averti des modifications des parties du manuel relatives à ses tâches.
- (i) Tout détenteur d'un manuel d'exploitation ou de parties appropriées dudit document doit assurer sa mise à jour au moyen des amendements ou révisions fournis par un exploitant.
- (j) L'exploitant doit fournir à l'ANAC les amendements et révisions prévus avant la date de leur entrée en vigueur. Dès lors que l'amendement concerne une partie quelconque du manuel

d'exploitation devant être approuvée, cette approbation doit être obtenue avant l'entrée en vigueur dudit amendement. Lorsque des amendements ou révisions immédiats sont nécessaires, dans l'intérêt de la sécurité, ils peuvent être publiés et appliqués immédiatement, à condition que toute approbation exigée ait été demandée.

- (k) L'exploitant doit incorporer l'ensemble des amendements et révisions exigés par l'ANAC.
- (l) Un exploitant doit s'assurer que les informations extraites de documents approuvés ou de tout amendement desdits documents approuvés, sont correctement reprises dans le manuel d'exploitation et que le manuel d'exploitation ne contient aucune information en contradiction avec une documentation approuvée. Toutefois, cette exigence n'empêche pas un exploitant d'avoir recours à des données ou des procédures plus exigeantes.
- (m) Un exploitant doit s'assurer que le contenu du manuel d'exploitation est présenté sous une forme permettant une utilisation sans difficultés.
- (n) Un exploitant peut être autorisé par l'ANAC à présenter tout ou partie du manuel d'exploitation sous une forme différente de celle d'une impression papier. Dans ce cas, un niveau acceptable d'accessibilité, d'utilisation et de fiabilité doit être assuré.
- (o) L'utilisation d'une forme réduite du manuel d'exploitation n'exempte pas un exploitant des exigences relatives à l'emport du manuel d'exploitation à bord de l'avion.
- (p) Le manuel d'exploitation doit être tenu constamment à jour.
- (q) L'exploitant doit soumettre à l'ANAC la politique ou la procédure proposée au moins 30 jours avant la date prévue de sa mise en œuvre.

1.- Les spécifications relatives à la structure et la teneur du manuel figurent à l'appendice 5.

2.- Certains éléments du manuel d'exploitation doivent être approuvés par l'ANAC.

2.2.9.1 S ET TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION

- (a) la structure générale du manuel d'exploitation se présente en quatre parties divisées en sections et intitulées ci-après :
 - (1) Partie A : Généralités / Fondements
Cette partie doit comprendre l'ensemble des politiques, des instructions et des procédures d'exploitation non liées à un type d'aéronef, nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.
 - (2) Partie B : Utilisation de l'aéronef
Cette partie doit comprendre l'ensemble des politiques, des instructions et des procédures relatives à un type d'aéronef pour assurer la sécurité de l'exploitation. Elle tient compte des différences entre les types variantes ou aéronefs utilisés par l'exploitant.
 - (3) Partie C : Informations et instructions concernant les routes et les aérodromes
Cette partie doit comprendre les instructions et informations nécessaires se rapportant à la zone d'exploitation.
 - (4) Partie D : Formation
Cette partie doit comprendre l'ensemble des instructions relatives à la formation du personnel nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation.

Les spécifications relatives à la structure et la teneur du manuel figurent à l'appendice 5.

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

- (a) Afin de satisfaire aux exigences de la section 2.1.3, le postulant doit :
 - (1) avoir nommé un Dirigeant Responsable acceptable par l'ANAC, qui a mandat de l'exploitant pour assurer que toutes les activités liées à l'exploitation et à la maintenance peuvent être financées et effectuées selon les normes requises par l'ANAC.
 - (2) être doté d'une structure de gestion permettant d'exercer le contrôle d'exploitation ;

- (3) disposer de personnel qualifié, acceptable par l'ANAC et responsables de l'encadrement et de la supervision dans les domaines suivants :
- (i) les opérations Vols ;
 - (ii) le système d'entretien ;
 - (iii) la formation et l'entraînement des équipages ;
 - (iv) les opérations au sol ;
 - (v) la sûreté ;
 - (vi) Le Système de gestion de la sécurité (SMS) ; et
 - (vii) le Système de Management de la Qualité (SMQ).

Les conditions et les modalités de mise en œuvre de la présente section (exigences supplémentaires en matière de personnel de commandement pour exploitation de transport aérien commercial) figurent dans l'appendice 2.

- (b) Les personnes qui occupent les postes requis ou approuvés aux termes de la présente section, et toute personne exerçant un contrôle sur l'exploitation effectuée en vertu du CTA doivent :
- (1) Posséder une formation, une expérience et une expertise qui les qualifient ;
 - (2) Effectuer leur travail de façon à répondre aux exigences juridiques qui s'appliquent et à maintenir la sécurité de l'exploitation ; et
 - (3) Bien comprendre, pour autant que cela relève de leurs responsabilités, les éléments suivants concernant l'exploitation effectuée par le titulaire du CTA :
 - (i) normes de sécurité de l'aviation et pratiques d'exploitation en toute sécurité ;
 - (ii) le présent règlement ;
 - (iii) les spécifications d'exploitation du titulaire du CTA ;
 - (iv) toutes les exigences appropriées portant sur la maintenance et la navigabilité figurant dans le présent règlement ;
 - (v) les exigences du présent règlement relatives aux manuels.
- (c) Tout titulaire d'un CTA doit :
- (1) spécifier, dans les termes de politique générale du Manuel d'exploitation, les devoirs et responsabilités ainsi que les pouvoirs du personnel requis par le présent règlement ;
 - (2) indiquer, dans le manuel d'exploitation, les noms et adresses professionnelles des personnes affectées à ces postes ; et
 - (3) notifier, dans les 10 jours à l'ANAC de tout changement de personnel ou de poste à pourvoir pour tout poste indiqué ;
- (b) L'ANAC peut approuver des postes ou un nombre de postes, autres que ceux listés, si l'exploitant est capable de démontrer qu'il peut assumer les fonctions d'encadrement de l'exploitation en toute sécurité avec moins de personnel de commandement ; ceci restant lié :
- (1) au type d'exploitation ;
 - (2) au nombre d'aéronefs utilisés ; et
 - (3) à la zone d'exploitation.

2.2.11 SYSTÈME DE MANAGEMENT DE LA QUALITÉ (SMQ)

- (a) Tout transporteur aérien doit établir un système de management de la qualité (SMQ) et nommer un Responsable Qualité afin de contrôler la conformité, et l'adéquation des procédures requises pour assurer des méthodes d'exploitation sûres et la navigabilité des aéronefs. Ce contrôle doit comporter un système de retour d'information au dirigeant responsable afin d'assurer la prise de mesures correctives nécessaires.
- (b) Le système de management de la qualité (SMQ) doit comporter un programme qualité contenant les procédures conçues pour vérifier que toutes les opérations sont effectuées conformément à toutes les exigences, normes et procédures applicables.
- (c) Le système de management de la qualité (SMQ) et le Responsable Qualité doivent être acceptables pour l'ANAC.
- (d) Le système de management de la qualité (SMQ) doit être décrit dans la documentation pertinente.
- (e) Nonobstant les dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, l'ANAC peut accepter la nomination de deux Responsables Qualité, un pour les opérations et un pour la maintenance, à condition que

le transporteur aérien ait désigné une unité de management de la qualité pour s'assurer que le système de management de la qualité (SMQ) s'applique uniformément à travers toute l'exploitation.

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

Les conditions et les modalités de mise en œuvre des exigences supplémentaires en matière de système de management de la qualité (SMQ) d'un exploitant aérien sont définies dans l'appendice 4.

2.2.12 SYSTÈME DE GESTION DE LA SECURITE (SMS)

- (a) Tout postulant à un CTA doit mettre en place un plan de mise en œuvre de son système de gestion de la sécurité acceptable par l'ANAC ;
- (b) Tout transporteur aérien commercial doit mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité acceptable par l'ANAC.

Les conditions et les modalités de mise en œuvre du système de gestion de la sécurité figurent dans l'arrêté relatif au système de management de la sécurité.

2.2.13 SYSTÈME DE DOCUMENTATION SUR LA SECURITE DES VOLS

- (a) L'exploitant doit établir un système de documentation relative à la sécurité des vols, approuvés par l'ANAC, destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation ;
- (b) L'élaboration et l'organisation d'un système de documentations relative à la sécurité en vol doit contenir au moins les éléments décrits à l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils

Les conditions et les modalités d'établissement du système de documentation sur la sécurité des vols figurent dans l'appendice 3.

2.2.14 CONSERVATION DES DOCUMENTS

- (a) Tout titulaire d'un CTA doit conserver les documents suivants pendant le temps spécifié conformément à l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils :

- (1) dossiers de vol et de service ;
- (2) dossiers de l'équipage de conduite ;
- (3) dossiers d'autre personnel du titulaire du CTA pour lequel un programme de formation est requis ;
- (4) dossiers relatifs au carburant et au lubrifiant ;
- (5) dossiers de maintenance de l'aéronef ;
- (6) plans de vol exploitation ;
- (7) formulaires de préparation au vol indiqués ci-après :
 - (i) manifestes de chargement ;
 - (ii) documentation relative à la masse et au centrage ;
 - (iii) autorisation d'envoi ;
 - (iv) plans de vol ;
 - (v) manifestes de passagers ;
 - (vi) bulletins météorologiques ;
- (8) compte rendu matériel (CRM), dont les sections indiquées ci-après :
 - (i) section du carnet de route ;
 - (ii) section de la maintenance ;
- (9) dossiers de l'enregistreur de bord ;
- (10) dossiers du système de management de la qualité ;
- (11) Document d'expédition de marchandises dangereuses ;
- (12) Liste de vérification d'acceptation de marchandises dangereuses ;
- (13) Dossiers relatifs aux doses de rayonnements cosmiques et solaires ;
- (14) Autres dossiers qui peuvent être requis par l'ANAC.

- (b) Pour les documents identifiés aux alinéas (a) (1), (2) et (3) ci-dessus, le titulaire du CTA doit conserver :

- (1) Les dossiers à jour donnant le détail de la qualification et la formation de tous ses employés et ceux qui sont sous contrat et participent au contrôle opérationnel, à l'exploitation des vols, aux opérations au sol et à la maintenance de l'exploitant aérien ;
- (2) Les dossiers des employés membres de l'équipage ou agents techniques d'exploitation avec

suffisamment de détails pour déterminer s'ils ont l'expérience et les qualifications requises pour se livrer à des opérations de transport aérien commercial.

- (c) Tout titulaire d'un CTA doit conserver les documents d'une façon acceptable pour l'ANAC.

2.2.15 DOSSIERS RELATIFS AUX ENREGISTREURS DE CONVERSATIONS DU POSTE DE PILOTAGE ET AUX ENREGISTREURS DE DONNEES DE VOL

- (a) Tout titulaire d'un CTA doit conserver :

- (1) L'étalonnage le plus récent de l'enregistreur de données de bord, avec le support d'enregistrement dont l'étalonnage est divisé ; et
- (2) La corrélation pour l'enregistreur de données de bord entre un aéronef et tout groupe d'aéronefs exploités par le titulaire du CTA :
 - (i) qui sont du même type ;
 - (ii) dont le modèle et l'installation sont les mêmes ; et
 - (iii) pour lesquels il n'y a pas de différence de conception de type en ce qui concerne l'installation originale des instruments associés à l'enregistreur.

L'étalonnage de l'enregistreur de données de bord et sa corrélation sont conservés dans les dossiers de maintenance pour l'aéronef et ses composants.

- (b) En cas d'accident ou d'incident requérant la notification immédiate à l'ANAC, le titulaire du CTA doit prendre et conserver les informations enregistrées par l'enregistreur de conservations du poste de pilotage et celui des données de bord pendant au moins 60 jours ou plus longtemps si l'ANAC le demande.

2.2.16 CLASSIFICATION DES NON-CONFORMITES

- (a) Les non conformités sont classées en catégories majeures, importantes et mineures. Des remarques particulières (RMK) à titre de propositions d'amélioration sont également notifiées en vue de leur prise en considération par les Systèmes de Management de la Qualité et/ou de management de la sécurité.
- (b) On entend par non-conformité majeure le non-respect significatif ou l'absence de mise en œuvre des exigences applicables en la matière abaissant le niveau de sécurité et portant gravement atteinte à la sécurité des vols. L'action corrective adoptée pour répondre favorablement à toute non-conformité majeure doit être concrétisée sur le champ en cas de danger immédiat à la sécurité et sous huitaine pour une préoccupation grave (Maj) et un (1) mois au maximum pour une préoccupation importante (Imp).
- (c) Une non-conformité mineure (Min) correspond à un non-respect des exigences applicables en la matière qui pourrait abaisser le niveau de sécurité et éventuellement porter atteinte à la sécurité des vols, l'action corrective adoptée pour répondre favorablement à toute non-conformité mineure doit être concrétisée dans un délai de deux (02) mois au maximum.
- (d) Toute non-conformité fait l'objet d'une fiche de constatations et recommandations établie par l'ANAC.
- (e) Après réception d'une fiche de notification de constatations et recommandations, le destinataire doit définir un plan d'actions correctives et convaincre l'ANAC que ces actions correctives sont satisfaisantes dans les délais fixés dans la fiche de notification de constatations et recommandations.
- (f) L'action corrective adoptée pour répondre favorablement à une non-conformité majeure autre qu'un cas de danger immédiat, doit être concrétisée soit sous huitaine pour une classification Majeure ou jusqu'à un (01) mois maximum pour une classification importante.
- (g) L'action corrective adoptée pour répondre favorablement à une non-conformité mineure doit être concrétisée au plus tard deux (02) mois après le constat.

2.2.17 AUTORISATIONS SPECIFIQUES

- (a) Certains types d'opérations exigent une autorisation spécifique qui fait l'objet d'une mention sur les pages annexes du CTA : MNPS, ETOPS, RVSM, Catégorie II, Catégorie III, SMUH, transport aérien de marchandises dangereuses, EFB, etc.
- (b) Ces autorisations ne sont délivrées qu'après examen des dossiers présentés à l'ANAC par l'exploitant, justifiant qu'il se conforme à l'intégralité des exigences de la réglementation.

Les exigences et les modalités d'application d'autorisations spécifiques figurent dans l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs civils.

1. *Le présent chapitre prescrit les exigences en matière d'entretien auxquelles il faut se conformer pour répondre aux exigences de certification des exploitants aériens.*
2. *Dans le présent chapitre, le terme «aéronef» comprend les moteurs, les hélices, les ensembles, les accessoires, les instruments, l'équipement et l'appareillage, y compris l'équipement de secours.*

3.1 RESPONSABILITÉS DE L'EXPLOITANT EN MATIÈRE DE MAINTENANCE

- (a) Un exploitant ne peut exploiter un aéronef que s'il est maintenu et remis en service par un organisme agréé ou accepté par l'ANAC conformément au règlement relatif aux organismes de maintenance agréés.
- (b) Nonobstant les dispositions du paragraphe (a) ci-dessus, lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, la fiche de maintenance doit être remplie et signée par une personne titulaire d'une licence délivrée conformément à l'annexe à l'arrêté relatif aux licences du personnel aéronautique et de l'aéromédecine.
- (c) Un exploitant doit garantir la navigabilité de l'aéronef et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de secours pour tout vol prévu au moyen des exigences décrites au § (d) à (h) ci-dessous.
- (d) L'exécution des visites prévol qui sont supposées couvrir toutes les opérations nécessaires pour garantir que l'aéronef est en mesure d'accomplir le vol considéré.
 - (1) Ces opérations doivent comprendre, sans s'y limiter :
 - (i) Une inspection, type tour de l'aéronef et de ses équipements de sécurité, incluant en particulier la recherche des signes évidents d'usure, de dommages ou de fuites. En outre, la présence de tous les équipements de sécurité exigés doit être établie ;
 - (ii) Un contrôle du compte rendu matériel afin de s'assurer que le vol considéré n'est pas affecté par des défauts non corrigés, reportés et qu'aucune opération d'entretien requise figurant dans l'attestation d'entretien n'est dépassée ni ne le sera pendant le vol considéré ;
 - (iii) L'assurance que les liquides, gaz, et autres consommables embarqués avant le vol soient conformes aux spécifications appropriées, exempts de toute contamination et correctement enregistrés ;
 - (iv) L'assurance que toutes les portes sont correctement fermées ;
 - (v) L'assurance que tous les verrouillages de surface de contrôle et de train, le cache de la sonde anémo-barométrique, les dispositifs de retenue et les obturateurs d'entrée d'air moteurs ont été enlevés ;
 - (vi) L'assurance que toutes les surfaces de l'aéronef et que les moteurs sont exempts de glace, neige, sable, et tout autre contaminant.
 - (2) Un exploitant doit mettre à la disposition du personnel d'entretien et d'exploitation, des consignes qui définissent les responsabilités afférentes à ces actions. Lorsque des tâches sont confiées à des sous-traitants, l'exploitant conserve la responsabilité desdites tâches et doit décrire les méthodes et procédures de leur réalisation.
 - (3) L'exploitant doit démontrer à l'ANAC que le personnel effectuant des visites prévol a reçu une formation appropriée pour les tâches concernées. La formation du personnel effectuant la visite prévol doit être décrite dans le manuel de spécifications de maintenance d'un exploitant (MME).
- (e) La remise aux normes de tout défaut ou dommage affectant la sécurité de l'exploitation, prenant en compte la liste minimale d'équipement et la liste des déviations de configuration dans la mesure où elles sont disponibles pour le type d'avion considéré. L'exploitant doit avoir un système lui permettant de s'assurer que tous les défauts affectant la sécurité sont corrigés en accord avec les limites définies dans la LME/MEL (Liste Minimale d'Equipements) ou LDC/CDL (Liste des Déviations à la Configuration) approuvées selon le cas, et qu'aucun report de travaux ne peut être effectué sans l'accord de l'exploitant et selon une procédure approuvée par l'ANAC.
- (f) La réalisation de tout entretien conformément au programme d'entretien approuvé de l'aéronef. Un exploitant doit avoir un système lui permettant de s'assurer que toutes les visites programmées sont effectuées en accord avec les intervalles spécifiés dans le programme d'entretien approuvé, et lorsqu'une visite ne peut être effectuée en temps utile, son report n'est autorisé par l'exploitant

qu'en accord avec une procédure approuvée par l'ANAC.

- (g) Le respect de toute consigne opérationnelle, consigne de navigabilité et toute autre exigence relative à la navigabilité rendue obligatoire par l'ANAC. Toute autre exigence relative à la navigabilité continue rendue obligatoire par l'ANAC inclut les exigences relatives à la certification de type telles que : les spécifications d'entretien issues de la certification, les éléments à vie limite, les limitations de navigabilité.
- (h) La réalisation de modifications conformément à une norme approuvée et, pour toutes modifications facultatives, l'établissement d'une politique de mise en œuvre.
- (i) L'exploitant doit établir une politique d'évaluation de toutes les informations non obligatoires liées à la navigabilité de l'aéronef (telles que les bulletins service, les lettres service et autres informations sur l'aéronef et ses éléments provenant du concepteur, du constructeur ou des autorités de navigabilité concernées) et s'y conformer.
- (j) Un exploitant doit s'assurer que le certificat de navigabilité de tout aéronef exploité demeure en état de validité pour ce qui concerne les exigences du paragraphe (c) ci-dessus ; toute date de péremption figurant sur le certificat et toute autre condition d'entretien spécifiée sur le certificat.
- (k) Un exploitant ne doit pas utiliser un aéronef à moins que sa maintenance, y compris tout moteur, hélice et pièce connexe, ne soit effectuée par un organisme qui satisfait aux dispositions du règlement relatif aux organismes de maintenance agréés, et qui soit agréé par l'ANAC ou par un autre État contractant et accepté par l'ANAC.
- (l) L'exploitant doit avoir recours à une personne ou à un groupe de personnes pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de contrôle de maintenance.
- (m) L'exploitant doit veiller à ce que la maintenance de ses avions soit effectuée conformément au programme d'entretien.
- (n) Un postulant à la délivrance, à la modification ou au renouvellement d'un Certificat de transporteur aérien doit soumettre à l'ANAC la documentation spécifiée dans la section 3.2 du présent règlement, pour l'acceptation de son système de gestion du maintien de la navigabilité, y compris la politique et les procédures établies pour la réalisation de l'entretien des aéronefs de sa flotte.

3.2 MANUEL DES SPECIFICATIONS DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT (MME)

- (a) L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un manuel de spécifications de maintenance (MME) acceptable pour la République du Congo. La conception du manuel doit respecter les principes des facteurs humains.
- (b) L'exploitant doit veiller à ce que le manuel de spécifications de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.
 - (1) Le manuel de spécifications de l'organisme de maintenance agréé doit prendre en compte tous les détails des contrats de sous-traitance.
 - (2) Tout changement de type d'aéronef ou de l'organisme de maintenance agréé peut nécessiter le dépôt d'un amendement au MME.
- (c) Des exemplaires approuvés par l'ANAC de toutes les modifications apportées au manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.
- (d) L'exploitant doit fournir à l'ANAC et à l'État d'immatriculation un exemplaire du manuel de spécifications de maintenance et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, et il incorporera dans ce manuel les dispositions obligatoires dont l'ANAC ou et l'État d'immatriculation exigera l'insertion.
- (e) Le manuel des spécifications de maintenance de l'exploitant peut être publié en parties distinctes et doit contenir les renseignements suivants :

- (1) une description des procédures, comprenant, s'il y a lieu, une description des arrangements administratifs entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé ;
- (2) les noms et fonctions des personnes dont il est question à la sous-section 2.2.10 (a) ainsi qu'un organigramme montrant les chaînes de responsabilités associées de ce personnel d'encadrement ;
- (3) un renvoi au programme d'entretien ;
- (4) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les états de maintenance de l'exploitant ;
- (5) une description des procédures à utiliser pour suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation et communiquer des données à ce sujet ;
- (6) une description des procédures à suivre pour respecter les spécifications de l'arrêté relatif à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;
- (7) une description des procédures à suivre, concernant l'évaluation des renseignements relatifs au maintien de la navigabilité et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires ;
- (8) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
- (9) une description de l'établissement et de la tenue d'un système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance qui permette de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter ;
- (10) une description des types et des modèles d'aéronefs auxquels le manuel s'applique ;
- (11) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient enregistrées et rectifiées ;
- (12) une description des procédures à suivre pour notifier à l'ANAC les cas importants survenus en service.

3.3 PROGRAMME D'ENTRETIEN (PE)

- (a) L'exploitant doit mettre à la disposition du personnel de maintenance et d'exploitation intéressé, pour le guider dans l'exercice de ses fonctions, un programme d'entretien approuvé par l'ANAC, qui contient les renseignements spécifiés du paragraphe (c) au paragraphe (e). La conception du programme d'entretien de l'exploitant doit respecter les principes des facteurs humains.
- (b) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au programme d'entretien doivent être communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le programme d'entretien a été distribué.
- (c) Le programme d'entretien de chaque aéronef, qui est prévu par la présente section, doit contenir les renseignements suivants :
 - (1) les tâches de maintenance et les intervalles auxquels elles doivent être effectuées, compte tenu de l'utilisation prévue de l'aéronef ;
 - (2) le cas échéant, un programme de maintien de l'intégrité structurale ;
 - (3) les procédures permettant de modifier les dispositions des sous-paragraphe (1) et (2) ci-dessus, ou de s'en écarter ;
 - (4) le cas échéant, une description du programme de surveillance de l'état et de fiabilité des systèmes et éléments de bord ainsi que des moteurs.
- (d) Les tâches et les intervalles d'entretien qui ont été spécifiés comme obligatoires dans l'approbation de la conception de type doivent être indiqués comme tels.
- (e) Le programme d'entretien doit être fondé sur des renseignements fournis par l'État de conception ou par l'organisme responsable de la conception de type, ainsi que sur toute expérience complémentaire applicable.
- (f) Un postulant à la délivrance, à la modification ou au renouvellement d'un CTA doit s'assurer que le programme d'entretien de ses aéronefs est conforme aux exigences applicables prescrites dans l'annexe à l'arrêté relatif à la navigabilité des aéronefs.

3.4. ENREGISTREMENT DE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITE

- (a) L'exploitant doit veiller à ce que les enregistrements ci-après soient conservés pendant les périodes mentionnées au paragraphe (b) ci-dessous :
 - (1) temps total de service (heures, temps calendaire et cycles, selon le cas) de l'aéronef et de

- tous les ensembles à vie limitée ;
- (2) situation actuelle de conformité avec tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
 - (3) renseignements détaillés appropriés sur les modifications et réparations ;
 - (4) temps de service (heures, temps calendaires et cycles, selon le cas) depuis la dernière révision de l'aéronef ou de ses ensembles à potentiel entre révisions imposé ;
 - (5) situation actuelle de conformité avec le programme de maintenance ;
 - (6) enregistrements de maintenance détaillés, pour montrer que toutes les conduites relatives à la signature de fiches de maintenance ont été remplies.
- (b) Les états dont il est question aux paragraphes (a)(1) à (5), doivent être conservés pendant au moins 90 jours après le retrait permanent du service du matériel auquel ils se rapportent, et les états indiqués au §(a)(6), doivent être conservés pendant au moins deux (2) ans après la date de signature de la fiche de maintenance.
- (c) En cas de changement temporaire d'exploitant, les états doivent être mis à la disposition du nouvel exploitant. En cas de changement permanent d'exploitant, les états doivent être remis au nouvel exploitant.
- Note : L'État d'immatriculation aura à déterminer ce qu'il convient de considérer comme un changement temporaire d'exploitant en fonction de la nécessité d'avoir pris sur les enregistrements, ce qui dépendra de la possibilité d'y accéder et de les mettre à jour.*
- (d) Les enregistrements conservés et transférés conformément à la présente section doivent être tenus sous une forme et dans un format qui en assurant la lisibilité, la sécurité et l'intégrité.
- Note : La forme et format des enregistrements peuvent inclure, par exemple, des supports papiers, filmiques, électroniques, ou toute combinaison de ces supports.*

3.5. COMPTE RENDU MATÉRIEL DE L'EXPLOITANT (CRM)

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

3.6 RENSEIGNEMENTS SUR LE MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

- (a) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg doit suivre et évaluer l'expérience de la maintenance et de l'exploitation en ce qui concerne le maintien de la navigabilité et doit fournir les renseignements prescrits par la République du Congo, conformément à l'annexe à l'arrêté relatif à la navigabilité des aéronefs.
- (b) L'exploitant d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5700 kg doit obtenir et évaluer les renseignements et les recommandations relatifs au maintien de la navigabilité diffusés par l'organisme responsable de la conception de type, et doit mettre ensuite en œuvre les mesures jugées nécessaires, selon une procédure acceptable pour l'ANAC.

3.7 MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS

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

3.8 ORGANISME DE MAINTENANCE AGREE

- (a) Un organisme de maintenance agréé doit se conformer aux dispositions de l'annexe à l'arrêté relatif aux organismes de maintenance agréés.

3.9 FICHE DE MAINTENANCE

- (a) Lorsque les travaux de maintenance sont effectués par un organisme de maintenance agréé, celui-ci doit remplir une fiche de maintenance conformément aux dispositions de l'annexe à l'arrêté relatif aux organismes de maintenance aéronautique.
- (b) Lorsque les travaux de maintenance en ligne ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, une personne titulaire d'une licence délivrée conformément aux dispositions du règlement relatif aux licences du personnel aéronautique doit remplir et signer la fiche de maintenance et conformément aux données approuvées et aux procédures acceptables pour l'ANAC.
- (c) Lorsque les travaux de maintenance ne sont pas effectués par un organisme de maintenance agréé, la fiche de maintenance doit contenir les renseignements suivants :
 - (1) Les détails essentiels des travaux effectués, y compris la mention détaillée des données approuvées qui ont été utilisées ;
 - (2) La date à laquelle ces travaux ont été effectués ;
 - (3) Le nom de la personne ou des personnes qui ont signé la fiche.

4 EXIGENCES EN MATIÈRE D'AÉRONEFS ET LOCATION AÉRONEFS

4.1 AÉRONEF AUTORISÉ POUR EXPLOITATION COMMERCIALE

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

4.2 LOCATION D'AÉRONEFS

- (a) Un exploitant ne doit pas affréter ou louer un aéronef sans l'approbation préalable de l'ANAC.
- (b) Cette approbation ne peut intervenir qu'après :
 - (1) l'analyse par l'ANAC, du dossier de demande de location ou d'affrètement ;
 - (2) des visites de conformité menées par l'ANAC sur l'aéronef et, lorsque la durée de la location est supérieure à trois (3) mois, au niveau des structures d'exploitation de l'Etat d'immatriculation et/ou de l'Etat de l'exploitant concerné, selon le cas.

4.2.1. LOCATION SANS EQUIPAGE OU COQUE NUE

4.2.1.1 Définition

La location coque nue est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un exploitant Preneur un aéronef sans équipage.

4.2.1.2. Généralités

- (a) Les exploitants aériens opérant des vols réguliers et non réguliers de passagers et marchandises, et les autres exploitants d'aéronefs Congolais sont soumis aux dispositions du présent règlement.
- (b) Les exploitants aériens ne peuvent affréter ou louer des aéronefs immatriculés à l'étranger que s'ils ont reçu l'autorisation préalable de l'ANAC.
- (c) Tout contrat de location d'aéronef ou autre type d'accord, est soumis à l'appréciation préalable de l'ANAC avant d'être signé par les parties concernées.

- (d) Tout exploitant, titulaire d'un CTA souhaitant affréter ou louer un aéronef immatriculé dans un autre Etat parti à la Convention de Chicago, est tenu d'adresser une demande formelle d'autorisation d'exploitation à l'ANAC dans un délai de deux mois au moins avant de conclure l'accord avec son bailleur. Si ce délai n'est pas respecté, les explications écrites y relatives doivent être jointes à la demande.
- (e) Les arrangements et contrats de location doivent être élaborés compte tenu de la sécurité de l'exploitation et du respect de la Convention de Chicago, de ses annexes ainsi que des lois et règlements en République du Congo.
- (f) Le contrat doit spécifier clairement la partie responsable du contrôle de l'exploitation de l'aéronef et du maintien de la navigabilité.
- (g) L'exploitant doit fournir à l'ANAC un dossier comportant les copies des documents suivants, aux fins de l'évaluation de la conformité aux normes de sécurité de vol :
- (1) Certificat de transporteur aérien et spécifications opérationnelles de l'exploitant auprès duquel l'aéronef a été loué ;
 - (2) Nom et l'adresse du propriétaire ;
 - (3) Certificat d'immatriculation de l'aéronef ;
 - (4) Certificat de navigabilité de l'aéronef ;
 - (5) Police d'assurance de l'aéronef souscrite par l'exploitant auprès duquel l'aéronef a été loué ;
 - (6) Police d'assurance complémentaire de l'aéronef souscrite par l'exploitant qui loue l'aéronef ;
 - (7) Licence de station d'aéronef ;
 - (8) Copie de l'accord ou contrat de location ;
 - (9) Durée de location ;
 - (10) Description de l'exploitation envisagée ;
 - (11) Nom de la personne chargée du contrôle d'exploitation de l'aéronef aux termes de l'accord de location ;
 - (12) Heures cellules et moteurs ;
 - (13) Tout autre document requis par l'ANAC ;
- (h) L'exploitant est tenu de fournir à l'ANAC toutes les informations pertinentes sur l'état de navigabilité de l'aéronef durant les trois dernières années d'exploitation ainsi que les accidents ou incidents graves dans lesquels il a été impliqué.
- (i) Les exploitants doivent s'assurer du maintien de compétence du personnel de maintenance, qu'ils soient employés par l'un ou l'autre partie, qu'ils sont titulaires des qualifications requises en état de validité durant toute la période de location dès lors qu'ils interviennent dans la maintenance de l'aéronef loué.
- (j) L'aéronef, qui doit être intégré dans la liste de flotte de l'exploitant qui l'a loué, doit être exploité en conformité avec les dispositions de son CTA, de ses spécifications opérationnelles et de son manuel d'exploitation ;
- (k) Les licences et qualifications du personnel de l'aéronef nolisé sont délivrées ou validées par l'Etat d'immatriculation de l'aéronef ;
- (l) Si les deux parties à un accord de location coque nue tiennent à réaliser cet accord pour une durée supérieure à six (6) mois, l'exploitant doit prendre toutes les dispositions nécessaires afin d'immatriculer l'aéronef sur le registre d'immatriculation Congolais. Il en va de même lorsque le cumul des périodes de location atteint 06 mois au plus.
- (m) En ce qui concerne le transfert de l'aéronef, l'exploitant est tenu de respecter les formalités, procédures et règlement régissant le convoyage des aéronefs civils. Il doit détenir tous les documents et autorisations nécessaires avant de procéder au convoyage de l'aéronef à son aérodrome d'attache.
- (n) Lorsque l'aéronef appartient à des personnes physiques ou morales, et sous réserve de l'accord de l'ANAC, la responsabilité matérielle ou juridique de l'aéronef et le contrôle de l'exploitation incomberont à l'exploitant titulaire du CTA qui doit :
- (1) Au préalable ; avoir décrit dans son manuel d'exploitation (MANEX), l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour assurer l'exploitation et l'entretien de ses aéronefs ;
 - (2) Souscrire une police d'assurance couvrant sa responsabilité en cas d'accident, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers conformément à la réglementation en vigueur ;

- (3) S'assurer que toutes différences avec les exigences relatives à l'aménagement et à l'équipement de l'aéronef sont notifiées, et acceptées par l'ANAC.

Les aéronefs ne détenant pas de certificat de navigabilité de type ou immatriculés dans un pays non signataire de la Convention de Chicago sont interdits de location aux fins de transport de passagers.

- (o) Dans tous les cas, l'exploitant (preneur ou frêteur) doit démontrer que :
- (1) les membres d'équipage de conduite, les mécaniciens navigants et les membres d'équipage de cabine sont titulaires de licences et qualifications émises ou validés par l'Etat d'immatriculation et en état de validité ;
 - (2) l'aéronef doit être entretenu conformément aux prescriptions de navigabilité de l'Etat d'immatriculation et du manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant qui l'a loué.
 - (3) l'aéronef sera exploité conformément à la réglementation en vigueur, aux termes du CTA, aux dispositions, et aux manuels d'exploitation et d'entretien de l'exploitant.
- (p) Des visites d'inspection seront menées par les inspecteurs sur l'aéronef et en cas de besoin, au niveau des structures d'exploitation et de maintenance concernées avant que les autorisations nécessaires puissent être éventuellement délivrées.
- (q) Lorsque la durée de location est supérieure à trois mois, l'aéronef doit être intégré dans la liste de flotte de l'exploitant (preneur)
et si le bailleur est Congolais, le contrat de location doit être inscrit sur le registre Congolais d'immatriculation.
Tout contrat de location d'un aéronef d'une durée égale ou supérieure à six (6) mois doit être obligatoirement inscrit au registre Congolais d'immatriculation.
- (r) Si l'exploitant (preneur) n'a pas d'expérience dans l'exploitation du type d'aéronef loué, le dossier de demande doit contenir tous les documents exigés pour l'intégration de ce nouveau type à sa liste de flotte. La demande est traitée conformément au processus de modification du CTA.

4.2.2 Location avec équipage ou affrètement

4.2.2.1 Définition

Un affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur ou frêteur met à la disposition d'un exploitant Preneur ou affrêteur un aéronef avec équipage complet.

4.2.2.2. Généralités

- (a) Il convient de distinguer les affrètements ponctuels (vol isolé ou série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à 7 jours), des affrètements de courte durée (série de vols affrétés s'étendant sur une période inférieure à trois mois) et longue durée (plus de trois mois).
- (b) L'affrêteur doit s'assurer en ce qui concerne les aéronefs affrétés, que :
- (1) les normes de sécurité du frêteur relatives à l'entretien et à l'exploitation sont au moins équivalentes aux règlements en vigueur en République du Congo ;
 - (2) le frêteur est un exploitant détenteur d'un CTA ;
 - (3) l'aéronef possède un certificat de navigabilité délivré conformément à l'annexe 8 de la convention de Chicago ;
 - (4) toute exigence rendue applicable par l'ANAC est respectée :
 - (i) au préalable, avoir décrit dans ses manuels d'exploitation, l'organisation et les moyens qu'il met en œuvre pour sélectionner, encadrer et contrôler les exploitants affrétés ;
 - (ii) justifier de ses moyens propres utilisés pour assurer l'encadrement technique de l'opération d'affrètement ;
 - (iii) exiger du frêteur une copie du dossier de chaque vol affrété, et assurer l'archivage de ces dossiers de vols conformément aux règlements en vigueur ;
 - (iv) faire appliquer par le frêteur des mesures conformes au programme national de sûreté.
- (c) Les vols affrétés doivent être effectués :
- (1) Conformément à la réglementation applicable, dans l'Etat du frêteur, sous le contrôle de son autorité et avec des aéronefs immatriculés dans l'Etat du frêteur (sauf accord explicite entre autorités de l'Etat du frêteur et de l'Etat d'immatriculation) ;
 - (2) Avec des équipages de conduite détenant des licences et qualifications délivrées dans l'Etat du frêteur ;
 - (3) De façon qu'il n'existe pas de problème de langue entre équipages de conduite, de cabine, et passagers notamment lors de l'exécution des procédures de secours.
 - (d) Liste approuvée
- Un exploitant peut faire une demande d'approbation d'un ou plusieurs exploitants dans sa liste

des frêteurs.

- (e) Dans tous les cas, l'exploitant qui affrète un aéronef, demeure soumis à la réglementation en vigueur en République du Congo ainsi qu'au contrôle technique en matière de sécurité. Ce contrôle est exercé sur tous les moyens qu'il met en œuvre directement ou par affrètement. Dans ce but, l'affrèteur Congolais doit, dans ses relations avec le frêteur, prendre les dispositions appropriées et si besoin est, par voie contractuelle, pour qu'il n'y pas d'obstacle aux droits de visite et contrôle effectués par l'ANAC.

En plus des exigences ci-dessus, l'exploitant doit se conformer aux dispositions suivantes :

- (a) L'exploitant doit fournir à l'ANAC les copies des licences et qualifications de l'équipage de conduite et de cabine en état de validité ;
- (b) L'accord de location doit préciser la partie chargée de la formation des équipages de conduite et de cabine ainsi que de leur maintien de compétence ;
- (c) L'exploitant doit s'assurer que les contrôles de compétence des équipages de conduite et de cabine ainsi que le personnel de maintenance, qu'ils soient employés par l'une ou l'autre partie, sont titulaires des qualifications requises en état de validité durant toute la période de location dès lors qu'ils interviennent dans l'exploitation de l'aéronef loué ;
- (d) L'exploitant doit s'assurer que les contrôles de compétence des équipages de conduite et de cabine ont lieu conformément aux fréquences prescrites par la réglementation de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef et les résultats transmis aux Autorités ;
- (e) Si l'équipage de l'aéronef nolisé vole pour la première fois au niveau de l'espace aérien Congolais, il doit se familiariser avec les lignes envisagées pour l'exploitation de l'aéronef ;
- (f) L'équipage doit avoir connaissance des procédures de départ et d'approche des plates-formes aéroportuaires prévues au Manuel d'Informations Aéronautiques ou AIP publiés par les services de contrôle de la circulation aérienne ;
- (g) L'accord de location doit spécifier que le contrôle opérationnel est de la responsabilité de l'exploitant auprès duquel l'aéronef a été loué et qui doit détenir un CTA en état de validité ;
- (h) L'aéronef doit être entretenu conformément aux prescriptions de navigabilité de l'Etat d'immatriculation et du manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant auprès duquel il a été loué ;
- (i) L'aéronef doit être exploité en conformité avec les dispositions du CTA, des spécifications opérationnelles et du manuel d'exploitation de l'exploitant auprès duquel il a été loué.
- (j) Si les deux parties à un accord de location avec équipage tiennent à réaliser cet accord pour une durée supérieure à six mois, l'exploitant doit renouveler la demande de location périodiquement, tous les six mois ;

En cas de location ponctuelle de courte durée, le demandeur doit fournir un dossier conforme aux dispositions des paragraphes (b), (g) et (p) du chapitre 2.4.2 et des paragraphes (a), (g), (h) et (i) du chapitre 3.4.3.

4.2.3. Location avec équipage partiel

La location avec équipage partiel est considérée comme étant une location avec équipage.

4.3 LOCATION D'AÉRONEFS ENTRE DEUX EXPLOITANTS SOUS LA SURVEILLANCE D'UNE MÊME AUTORITÉ

4.3.1 MISE EN LOCATION AVEC ÉQUIPAGE COMPLET

- (a) Un exploitant fournissant un aéronef avec équipage complet à un autre exploitant sous la surveillance de la même Autorité doit conserver toutes les fonctions et responsabilités prescrites dans le présent règlement et reste l'exploitant de l'aéronef.

4.3.2 TOUTES LOCATIONS, SAUF MISE EN LOCATION AVEC ÉQUIPAGE COMPLET

- (b) Un exploitant utilisant un avion d'un autre exploitant sous la surveillance de la même Autorité, ou le lui fournissant, doit obtenir, préalablement à l'exploitation, l'approbation de l'ANAC. Toute condition partie de cette approbation doit être incluse dans le contrat de location.
- (c) Les éléments du contrat de location qui sont approuvés par l'ANAC doivent tous être considérés, en ce qui concerne l'aéronef loué, comme des modifications du CTA en vertu duquel les vols seront exploités.

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

DIFFÉRENTES**4.4.1 PRISE EN LOCATION AVEC INSCRIPTION SUR LE CTA DU PRENEUR**

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

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

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

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

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

4.4.4 MISE EN LOCATION AVEC ÉQUIPAGE COMPLET

- (f) Un exploitant qui met en location un avion avec équipage complet auprès d'un autre organisme, conservant toutes les fonctions et responsabilités prescrites dans le présent règlement, reste l'exploitant de l'avion.

4.5 BANALISATION D'AÉRONEF

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

4.6 AFFRÈTEMENT D'AÉRONEFS

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

5 GESTION DES MARCHANDISES DANGEREUSES PAR LE TITULAIRE D'UN CTA**5.1 APPROBATION DU TRANSPORT DE MARCHANDISES DANGEREUSES**

- (a) Nul titulaire d'un CTA n'est autorisé à transporter des marchandises dangereuses sauf si l'ANAC l'autorise à le faire. Les exigences relatives au transport aérien des marchandises dangereuses figurent dans l'arrêté relatif au transport aérien des marchandises dangereuses.

6 GESTION DE LA SÛRETÉ DU TITULAIRE D'UN CTA

6.1 EXIGENCES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ

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

APPENDICE 1. MODÈLE DE CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AÉRIEN ET DE SPÉCIFICATIONS D'EXPLOITATION

<p style="text-align: center;">REPUBLIQUE DU CONGO AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE</p>  <p style="text-align: center;">CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN AIR OPERATOR CERTIFICATE Rue de la libération de Paris – Camp Clairon B.P. : 128 Brazzaville (Congo) – Tél : (242) 22 281 02 27/ (242) 22 281 07 38 Site : www.anaccongo.cg – E-mail : info@anaccongo.cg</p>		
<p>CTA n° : CG-CTA AOC</p> <p>Date d'expiration¹ : Expiry date</p>	<p>Nom de l'exploitant¹ : Operator Name</p> <p>s/n Nom commercial : Commercial name</p> <p>Adresse de l'exploitant :</p> <p>Téléphone¹ : Telephone</p> <p>Boîte postale : Po. Box</p> <p>Site Web :</p> <p>E-mail :</p>	<p>POINTS DE CONTACT OPERATIONNELS¹ OPERATIONAL POINTS OF CONTACT</p> <p>Les coordonnées permettant de joindre sans délai, sans le service de gestion de l'exploitant figurent dans le Manex Partie A chap. 1.2.1 Contact details at which operational management can be contacted without delay are listed in OMA-1.2.1</p> <p>Bureau Ops : Pool office</p> <p>Responsable désigné Ops Vol : Flight Ops pool holder</p> <p>Responsable désigné Ops Sol : Ground Ops pool holder</p> <p>Responsable désigné Entretien : Maintenance pool holder</p>
<p>Le présent document atteste que ¹ a reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien commercial indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément aux exigences requises par l'annexe à l'arrêté n°4361/MTACMM/CAB du 31 mars 2014² et au Manuel d'exploitation.</p> <p>This certificate certifies that ¹ is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached Operations specifications, in accordance with the requirements prescribed in the Congolese aeronautical/Rules Arrêté n°4361/MTACMM/CAB and the Operations Manual.</p>		
<p>Délivrance initiale¹⁰ : Date of initia/issue</p>	<p>Fonction : Title</p> <p style="text-align: right;">Directeur Général¹¹</p>	
<p>Date de délivrance¹¹ : Date of issue</p>	<p>Nom et signature : Name and signature</p>	

**REPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE**



CERTIFICAT DE TRANSPORTEUR AERIEN

AIR OPERATOR CERTIFICATE

Rue de la libération de Paris – Camp Clairon

B.P. : 128 Brazzaville (Congo) – Tél : (242) 22 281 02 27 / (242) 22 281 07 36

Site : www.anaccongo.cg – E-mail : info@anaccongo.cg

<p>CTA n° : CG-CTA ADC :</p> <p>Date d'expiration ¹ : : Expiry date</p>	<p>Nom de l'exploitant ¹ : Operator Name</p> <p>s/n Nom commercial ¹ : Commercial name</p> <p>Adresse de l'exploitant ¹ :</p> <p>Téléphone ¹ : Telephone</p> <p>Boîte postale ¹ : Pst. Box</p> <p>Site Web :</p> <p>E-mail :</p>	<p>POINTS DE CONTACT OPERATIONNELS ¹ OPERATIONAL POINTS OF CONTACT</p> <p>Les coordonnées permettant de joindre sans délai excessif le service de gestion de l'exploitant figurent dans le Manuel Partie A chap: 1.2.1 Contact details of which operational management can be contacted without delay are listed in OMA 1.2.1</p> <p>Bureau Ops : Pool office</p> <p>Responsable désigné Ops Vol ¹ : Flight Ops pool holder</p> <p>Responsable désigné Ops Sol ¹ : Ground Ops pool holder</p> <p>Responsable désigné Entretien ¹ : Maintenance pool holder</p>
---	--	--

Le présent document atteste que ² a reçu l'autorisation d'effectuer les opérations de transport aérien commercial indiquées dans les spécifications d'exploitation ci-jointes, conformément aux exigences requises par l'annexe à l'arrêté n°4361/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 ³ et au Manuel d'exploitation.

This certificate certifies that ² is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached Operations specifications, in accordance with the requirements prescribed in the Congolese aeronautical Rules Article n°4361/MTACMM/CAB and the Operations Manual.

<p>Délivrance initiale ⁴ : Date of initial issue</p> <p>Date de délivrance ⁴ : Date of issue</p>	<p>Fonction : Title</p> <p align="right">Directeur Général ⁵,</p> <p>Nom et signature : Name and signature</p>
--	---

APPENDICE 2 - EXIGENCES EN MATIÈRE DE PERSONNEL DE COMMANDEMENT POUR EXPLOITATION DE TRANSPORT AÉRIEN COMMERCIAL

La sécurité des opérations aériennes incombe à l'exploitant et à l'ANAC collaborant en harmonie à la réalisation d'un objectif commun. Ces deux organismes assument des fonctions différentes, parfaitement définies mais complémentaires. Par essence, l'exploitant respecte les normes stipulées par la mise en place d'une structure d'encadrement compétente et éprouvée. L'ANAC, évoluant dans un cadre législatif, établit et contrôle les standards attendus des exploitants.

1. Encadrement

- (a) Un exploitant doit disposer d'un personnel d'encadrement expérimenté et compétent lui permettant d'assurer la sécurité des opérations aériennes. Ce personnel comprend :
 - (1) Le Dirigeant Responsable ;
 - (2) Les responsables désignés ; et
 - (3) Les responsables autres que les responsables désignés.
- (b) Chaque titulaire d'un CTA doit s'arranger pour assurer la continuité de la supervision si l'exploitation est effectuée en l'absence de quelque membre que ce soit du personnel de direction requis.
- (c) Le personnel d'encadrement requis doit travailler, par contrat, pendant un nombre d'heures suffisant pour que les fonctions de gestion soient assurées.
- (d) Une personne occupant un poste de direction requis pour le titulaire d'un CTA n'est pas autorisée à occuper un poste similaire auprès de quelque autre titulaire d'un CTA que ce soit, sauf sur dérogation accordée par l'ANAC.
- (e) Le nombre de personnes chargées de l'encadrement dépend de la structure de l'exploitant et du nombre d'employés.
- (f) L'encadrement des membres d'équipage et du personnel sol doit être assumé par des personnes possédant l'expérience et les qualités personnelles suffisantes pour garantir le respect des normes spécifiées dans le manuel d'exploitation.
- (g) Les responsables désignés doivent justifier d'une compétence pour l'encadrement associée à une qualification convenable dans le domaine technique ou opérationnel.
- (h) Les responsabilités en matière d'encadrement doivent au minimum inclure les cinq (5) fonctions principales suivantes :
 - (1) la détermination de la politique de sécurité des vols de l'exploitant ;
 - (2) l'attribution des responsabilités et des tâches et la délivrance d'instructions aux personnels, suffisantes pour la mise en œuvre de la politique de l'exploitant et pour le respect des normes de sécurité ;
 - (3) la surveillance des normes de sécurité des vols ;
 - (4) l'enregistrement et l'analyse de tous les écarts par rapport aux normes de l'exploitant et la mise en œuvre d'une action corrective ;
 - (5) l'évaluation du bilan de sécurité de l'exploitant afin de prévenir le développement de tendances indésirables.
 - (i) Un dirigeant responsable (DR) qui a autorité pour veiller à ce que toutes les activités soient financées et exécutées conformément aux exigences applicables.

2. Dirigeant responsable (DR)

- (a) Le Dirigeant responsable (DR) :
 - (1) met à disposition les moyens financiers et humains nécessaires en adéquation entre les ressources et les besoins d'exploitation ;
 - (2) est chargé d'établir et de maintenir un système de gestion efficace ;
 - (3) définit la politique de sécurité et veille à son application ;
 - (4) définit les responsabilités des personnels en matière de sécurité/conformité ;
 - (5) doit rendre compte et assure la responsabilité directe en ce qui concerne la sécurité,

- notamment en acceptant le niveau de risque de son exploitation ;
- (6) est garant en dernier ressort de la conformité de son exploitation au regard d'une part des normes et d'autre part des règles propres à l'exploitant (décrites dans le manuel d'exploitation et le manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (MME)).
- (b) La position hiérarchique du dirigeant responsable au sein de l'exploitant doit lui permettre d'avoir l'autorité, y compris sur les aspects financiers, pour garantir que les activités d'exploitation et de maintenance seront effectuées conformément aux exigences applicables.
- (c) L'exploitant doit s'assurer que :
- (1) lorsqu'il n'est pas le dirigeant statutaire de l'exploitant au sens juridique (PDG, DG ou autre haut décisionnaire), le DR dispose bien du pouvoir décisionnaire final en matière de sécurité des vols ;
 - (2) le DR exerce en pratique sa responsabilité en matière de sécurité des vols et de conformité des opérations (notamment en participant aux instances de pilotage du système de gestion).

3. Responsables désignés (RD)

- (a) Les critères ci-dessous constituent des profils acceptables pour les RD. Des profils différents pourront être acceptables à partir du moment où l'exploitant démontre que la personne sera en mesure de remplir ses fonctions.
- (b) Critères communs à tous les RD
- (1) Critères organisationnels :
 - (i) Sauf accord de l'ANAC, il n'est pas responsable désigné d'un autre exploitant.
 - (ii) Chaque RD rend compte en dernier ressort au DR.
 - (iii) Le RD consacre suffisamment de temps à ses fonctions d'encadrement.
 - (2) Profil type :
 - (i) avoir une compétence technique et une expérience de l'encadrement (de préférence dans une structure comparable) adaptées à sa fonction ;
 - (ii) justifier d'une connaissance exhaustive :
 - A. de la réglementation applicable (acquise par une formation et/ou son expérience) ;
 - B. des spécifications opérationnelles du CTA de l'exploitant ;
 - C. des parties pertinentes de la documentaire interne de l'exploitant, et des manuels requis associés ;
 - (iii) avoir une connaissance des systèmes de gestion (de la qualité et de la sécurité) ;
 - (iv) justifier d'une expérience professionnelle appropriée dans une organisation comparable ;
 - (v) pour les structures employant plus de 21 personnes, cinq (5) ans d'expérience professionnelle appropriée, dont au minimum deux (2) ans dans le domaine aéronautique à un poste lié au domaine ; et
 - (vi) pour les structures employant moins de 21 personnes, trois (3) ans d'expérience professionnelle appropriée, dont au minimum deux (2) ans dans le domaine aéronautique à un poste lié au domaine.

Dans le cadre de l'instruction d'un CTA ou d'un changement de RD, l'ANAC peut au travers d'entretien évaluer l'adéquation du profil retenu **Critères particuliers**.

- (c) La description des fonctions et responsabilités des responsables désignés comprenant leur nom doit être incluse dans le manuel d'exploitation.

L'exploitant doit informer par écrit l'ANAC, avant tout changement de poste ou de fonction d'un responsable désigné.

3.1 Le **Responsable désigné opérations vol** (RDOV) ou son suppléant doit détenir (ou avoir détenu) une licence (ATPL ou CPL) et des qualifications valides appropriées au type d'aéronef exploité par l'exploitant.

N.B. Si sa licence et ses qualifications ne sont pas à jour, son suppléant devrait détenir une licence et des qualifications valides.

3.2.1 Le RDOV a la responsabilité :

- (a) Du contrôle d'exploitation ;
- (b) identifier les fonctions de coordination des opérations qui influent sur le contrôle d'exploitation (maintenance, affectation des équipages, contrôle de charge, calendrier d'utilisation de l'équipement, etc.)
- (c) superviser, organiser, trouver les effectifs et vérifier l'efficacité des aspects suivants :
 - (i) les opérations Vols ;
 - (ii) la sécurité dans la cabine ;
 - (iii) les affectations et les listes des équipages ;
 - (iv) les programmes de formation ; et
 - (v) le programme de la sécurité aérienne.
- (d) connaître le contenu du manuel d'exploitation de la compagnie ;
- (e) De la rédaction, la mise à jour et la publication des procédures et de toute autre documentation relative à la sécurité des vols ;
- (f) assurer une liaison avec tout organisme extérieur qui peut influencer sur les opérations de l'exploitant aérien ;
- (g) veiller à ce que les opérations de l'exploitant aérien soient conformes à la réglementation et aux normes existantes ainsi qu'à la politique de l'exploitant aérien ;
- (h) s'assurer que les horaires des équipages respectent la réglementation concernant les temps de vol et les temps de service de vol, et que les membres d'équipage sont tenus au courant de tout changement dans la réglementation et les normes ;
- (i) recevoir tout renseignement aéronautique qui influe sur la sécurité des vols, et prendre les mesures nécessaires ;
- (j) au moyen du programme de sécurité des vols, communiquer les renseignements de sécurité sur les avions obtenus à l'interne et à l'externe ;
- (k) vérifier les qualifications des membres d'équipage de conduite et du personnel de cabine ;
- (l) tenir à jour une bibliothèque des opérations ;
- (m) D'assurer la mise en œuvre d'un système qualité et d'un système de gestion de la sécurité dans le domaine des opérations vol ;
- (n) De superviser les activités des départements sous sa responsabilité.
- (o) Il doit être impliqué dans le processus de sélection et le recrutement du personnel navigant ;
- (p) Il doit participer à toute enquête déclenchée suite à un incident ou un accident ; et
- (q) en son absence, déléguer les tâches d'exploitation pour lesquelles il est responsable à une autre personne qualifiée.

3.3 Formation et entraînement des équipages (RDFE)

- (a) Le Responsable désigné formation et entraînement des équipages (RDFE) ou son suppléant doit être instructeur avec une qualification en cours de validité sur l'un des types d'aéronef exploité par l'exploitant. Il doit avoir une connaissance approfondie des programmes de formation et entraînement des équipages de conduite (PNT) et des équipages de cabine (PNC), le cas échéant.

3.2.1 Le RDFE a la responsabilité :

- a) De la formation, des entraînements et des contrôles périodiques des équipages de conduite, de cabine et des instructeurs en ce qui concerne :
 - (i) La mise en conformité des programmes de qualification et de maintien de compétences conformément à la réglementation ;
 - (ii) La rédaction, la mise à jour et la publication des procédures et de toute autre documentation relative à la formation et entraînement des équipages ;
 - (iii) La mise en œuvre et le suivi des programmes de formation et contrôle de compétence.
- b) D'assurer la mise en œuvre d'un système qualité et d'un système de gestion de la sécurité dans le domaine de la formation.

3.3 **Le responsable désigné opérations sol (RDOS)** doit avoir une expérience professionnelle dans le domaine des opérations sol.

3.3.1 Le RDOS a la responsabilité :

- a) De conduire les opérations sol conformément à la réglementation applicable ;
- b) De s'assurer de l'adéquation des infrastructures aéroportuaires et de la capacité des fournisseurs d'assistance en escale à traiter les aéronefs, les passagers et le fret ;
- c) De s'assurer que toutes les opérations d'assistance en escale et les services sous-traités sont effectués conformément aux procédures de l'exploitant ;
- d) De s'assurer que les consignes de sûreté et de sécurité sont appliquées durant toutes les opérations de traitement des passagers, des bagages et de l'aéronef ;
- e) De gérer et suivre les dossiers en cas d'incident ou accident survenant dans son périmètre d'activité ;
- f) D'assurer la mise en œuvre d'un système qualité et d'un système de gestion de la sécurité dans le domaine des opérations sol.

3.4 Système d'entretien ou de gestion du maintien de la navigabilité

3.4.1 Le responsable désigné entretien (RDE) ou responsable gestion du maintien de la navigabilité (RGMN) doit posséder les qualifications et compétences suivantes :

- a) Un diplôme d'ingénieur en aéronautique, mécanique, électricité, électronique, avionique ou dans d'autres domaines relatifs à l'entretien dans des aéronefs ou des composants d'aéronefs ou un diplôme équivalent acceptable par l'ANAC ; ou
- b) Une licence de technicien de maintenance aviation (TMA) avec une expérience avérée dans le domaine de la maintenance aéronautique ;
- c) Une connaissance approfondie des spécifications d'entretien ;
- d) Une connaissance du ou des type(s) pertinent(s) d'aéronefs ;
- e) Une connaissance des méthodes d'entretien ;

3.4.2 Le RDE ou RGMN a la responsabilité :

- a) De la rédaction, des amendements et de la distribution du MME et du PE.
- b) De définir la politique d'entretien et les programmes associés, d'assurer l'exécution de l'entretien des aéronefs exploités ;
- c) D'assurer la mise en œuvre d'un système qualité et d'un système de gestion de la sécurité dans le domaine du système d'entretien ;
- d) des exigences de certification après maintenance ;
- e) de l'identification de données de référence acceptables pour effectuer des réparations et des modifications ;
- f) du contrôle et la traçabilité des pièces ;
- g) le contrôle de pièces et de matériaux non conformes.
- h) De l'archivage des enregistrements relatifs à l'entretien.

3.4.3 Chaque titulaire d'un CTA doit s'arranger pour assurer la continuité de la supervision si l'exploitation est effectuée en l'absence de quelque membre que ce soit du personnel d'encadrement requis (responsables désignés des opérations vol, de la formation et l'entraînement des équipages ainsi que l'officier sécurité des vols).

3.4.4 Le personnel de direction requis doit travailler, par contrat, pendant un nombre d'heures suffisant du temps de service (TS) pour que les fonctions de gestion soient assurées.

3.4.5 Une personne occupant un poste d'encadrement requis pour le titulaire d'un CTA n'est pas autorisée à occuper un poste similaire auprès de quelque autre titulaire d'un CTA que ce soit, sauf sur dérogation accordée par l'ANAC.

Note : La description des fonctions et responsabilités ainsi que les noms des RD devront figurer dans le manuel d'exploitation.

4 RESPONSABLE DE L'ENCADREMENT AUTRE QUE LES RESPONSABLES DESIGNES

4.1 Système Qualité

Un responsable qualité est désigné par l'exploitant. Son rôle principal est de vérifier que les activités des différents domaines opérationnels (opérations en vol, maintien de la navigabilité des aéronefs, formation des équipages et opérations au sol) sont conduites conformément aux normes requises par l'Autorité, ainsi qu'aux exigences définies par l'exploitant, elles-mêmes conformes à la réglementation. Il vérifie en outre que chacune

de ces activités est effectivement supervisée par le RD correspondant.

4.1.1 Le responsable qualité (RQ) doit au minimum avoir :

- (i) Une formation au management de la qualité ;
- (ii) Une formation sur les techniques des audits ;
- (iii) Une expérience d'au moins trois (3) ans dans le domaine de la qualité ;
- (iv) Une connaissance :
 - A. De la réglementation relative aux opérations aériennes et à la maintenance des aéronefs et de toutes les procédures et exigences associées concernant son domaine ;
 - B. Du manuel d'exploitation du titulaire du CTA, et des manuels relatifs à la navigabilité, le cas échéant ;
 - C. Des exigences du système qualité de l'exploitant.
- (v) Le responsable qualité ne peut être un responsable désigné.
- (vi) Le responsable qualité doit :
 - A. Être directement rattaché au DR ;
 - B. ne pas être l'un des responsables désignés ;
 - C. Avoir accès à toutes les parties de l'organisation de l'exploitant, si nécessaire des sous-traitants.

4.1.2 Le responsable qualité (RQ) a la responsabilité de :

- (i) S'assurer que exigences réglementaires et exigences spécifiques de l'exploitant sont respectées dans les domaines des opérations aériennes, de la maintenance, de la formation des équipages et des opérations sol, ainsi que toute exigence supplémentaire définie par l'exploitant, sont suivies sous la supervision du responsable désigné correspondant ;
- (ii) S'assurer que les activités de surveillance et mesure sont établies et mises en œuvre ;
- (iii) s'assurer que le programme d'assurance qualité est convenablement défini, mis en œuvre et maintenu ;
- (iv) Assurer de la promotion du système qualité ;
- (v) Rendre compte en particulier au DR de la performance du système.

4.2 **Système de gestion de la sécurité**

4.2.1 Le Responsable du système de gestion de la sécurité (RSGS) doit avoir :

- (i) Au moins trois (3) ans d'expérience professionnelle dans le transport aérien dont deux (2) ans en matière de gestion de la sécurité ; et
- (ii) Une connaissance approfondie des concepts fondamentaux du système de gestion de la sécurité et avoir achevé une formation appropriée au SMS ;
- (iii) des compétences humaines ;
- (iv) des compétences analytiques et de résolution de problèmes ;
- (v) des compétences en communications orales et écrites ;
- (vi) son rôle est de veiller au bon fonctionnement des processus de gestion des risques et de surveiller la mise en œuvre d'actions visant à réduire les risques identifiés.
- (vii) Le RSGS est garant de l'efficacité de ce système ;
- (viii) Un accès direct du RGS au DR afin de favoriser une gestion efficace de la sécurité.

4.2.2 Le Responsable du système de gestion de la sécurité (RSGS) a la responsabilité :

- (i) D'élaborer, mettre en œuvre, tenir à jour et diffuser toute procédure et documentation relatives au système de gestion de la sécurité ;
- (ii) De surveiller la mise en œuvre des mesures prises pour atténuer les risques, telles qu'énumérées dans le plan d'actions de sécurité ;
- (iii) De s'assurer de la formation à la gestion de la sécurité du personnel de l'exploitant ;
- (iv) De participer à toute enquête déclenchée suite à un accident ou incident ;
- (v) De gérer le fonctionnement du système de gestion de la sécurité ;
- (vi) De collecter et analyser des renseignements sur la sécurité, en temps opportun ;
- (vii) D'effectuer des enquêtes liées à la sécurité ;

- (viii) De veiller à ce que des évaluations de risques soient menées lorsqu'il le faut ;
- (ix) de la surveillance de l'industrie, s'agissant de problèmes de sécurité qui pourraient toucher l'organisation ;
- (x) de participer à des interventions d'urgence réelles ou d'entraînements ;
- (xi) de participer à l'élaboration et à l'actualisation du plan et des procédures d'intervention d'urgence ;
- (xii) de veiller à ce que les renseignements liés à la sécurité, y compris les buts et objectifs de l'organisation soient communiqués à tout le personnel selon les processus de communication établis.

4.2.3 Sécurité des vols

4.2.3.1 L'officier sécurité des vols (OSV) doit :

- (i) Détenir une licence professionnelle en état de validité ; et
- (ii) Être Commandant de bord en activité chez l'exploitant.

4.2.3.2 L'officier sécurité des vols (OSV) a la responsabilité :

- (i) De l'établissement, de la mise à jour et de la mise en œuvre du programme d'analyse des données de vol ;
- (ii) De veiller au respect et à l'amélioration continue du niveau de sécurité des vols ;
- (iii) De veiller à ce que les programmes d'analyse des données de vol ne soient pas contiennent des garanties adéquates pour protéger les sources de données ;
- (iv) D'assurer la mise en œuvre d'un système qualité et d'un système de gestion en matière de sécurité des vols.

4.3 Sûreté

4.3.1 Le responsable sûreté doit avoir :

- (i) Au moins deux (2) ans d'expérience professionnelle dans le transport aérien dont un (1) ans en matière de sûreté, et
- (ii) Avoir une connaissance approfondie des concepts fondamentaux de la sûreté aéroportuaire.

4.3.2 Le responsable sûreté a la responsabilité :

- (i) D'élaborer et mettre en œuvre la formation sûreté de l'aviation civile pour le personnel sûreté, d'autres travailleurs et les usagers ;
- (ii) Mettre en œuvre et tenir à jour le programme de sûreté des exploitants d'aéronefs ;
- (iii) De contrôler et de mettre en œuvre le programme de sûreté d'aéroport.

N.B. : Tout changement d'une de ces personnes doit être géré, conformément à la procédure de gestion des changements de l'exploitant établie.

5 CUMUL DE LA FONCTION DE RD AVEC D'AUTRES FONCTIONS

- (a) L'acceptabilité d'une seule personne pour occuper plusieurs postes, éventuellement en combinaison avec celui de dirigeant responsable, dépendra de la nature et de la taille de l'exploitation. Les deux principaux domaines à surveiller sont la compétence et la capacité individuelle à assumer ses responsabilités.
- (b) En ce qui concerne les compétences dans les différents domaines de responsabilité, il ne devrait y avoir aucune différence par rapport aux exigences applicables aux personnes n'occupant qu'un seul poste.
- (c) La capacité d'un individu à assumer seul ses responsabilités dépendra principalement de la taille de l'exploitation. Quoi qu'il en soit, la complexité de l'organisation ou de l'exploitation peut interdire, ou limiter, les combinaisons de postes qui peuvent être acceptables dans d'autres circonstances.
- (d) Dans la plupart des cas, les responsabilités d'un responsable désigné n'incomberont qu'à un seul individu. Cependant, dans le domaine des opérations au sol, il peut être acceptable que ces responsabilités soient partagées, pourvu que les responsabilités de chaque individu soient clairement définies.
- (e) Le but de la présente procédure n'est ni de prescrire une quelconque hiérarchie organisationnelle

spécifique au sein de l'organisation de l'exploitant, ni d'empêcher une Autorité d'exiger une certaine hiérarchie avant d'être convaincue que l'organisation de l'encadrement est convenable.

(f) **Cas de cumul avec la fonction de DR :**

Ce cas de figure est fréquent, dans le cas de petits / très petits exploitants. Un tel cumul n'est possible que si la charge de travail induite le permet. L'exploitant s'assure alors que la personne est en mesure d'assumer l'ensemble des responsabilités liées à chacune des fonctions tenues (profil, compétences, temps alloué, etc.).

(g) **Cas de cumul avec la fonction RQ**

- i. Il ne peut être l'un des RD en raison du conflit d'intérêt inhérent.
- ii. Il ne peut être le DR (dans le cas de petits / très petits exploitants)

(h) Pour les structures (ni petits / ni très petits exploitants), les postes de DR et de RQ peuvent être combinés, à condition :

- i. que le DR remplisse les critères pour être RQ.;
- ii. que le DR ne soit pas l'un des RD en raison du risque de conflit d'intérêt inhérent (voir toutefois le cas particulier de la structure unipersonnelle traité plus bas) ;
- iii. que les audits soient conduits par un personnel indépendant et non le DR lui-même.
- iv.

(i) **Cas de Cumul avec la fonction de RSGS**

Le RSGS peut en théorie être l'un des RD. En pratique, l'exploitant devra démontrer que les deux postes peuvent être effectivement assumés par une même personne.

Les fonctions de RSGS et de RQ sont cumulables. Cependant, le RSGS doit disposer de suffisamment de temps pour mettre en place et piloter le système de gestion, même en cas de cumul de fonction (dans le cas de petits / très petits exploitants).

6. ADÉQUATION ET ENCADREMENT DU PERSONNEL

6.1 MEMBRES D'ÉQUIPAGE

- (a) L'exploitant doit employer un équipage de conduite et de cabine suffisant pour l'exploitation considérée, formé et contrôlé conformément aux dispositions de la réglementation applicable.

6.2 PERSONNEL AU SOL

- (a) Le nombre de personnels au sol dépend de la nature et de l'étendue des opérations. Les services chargés des opérations et de l'assistance au sol, en particulier, doivent notamment être dotés d'un personnel formé connaissant parfaitement ses responsabilités au sein de l'organisation.
- (b) L'exploitant qui fait appel à des organismes extérieurs pour effectuer un certain nombre de services, conserve la responsabilité du maintien des normes appropriées. Dans ce cas, il doit charger un responsable désigné de s'assurer que les sous-traitants respectent les normes exigées.

6.3 ENCADREMENT

- (a) Le nombre de personnes chargées de l'encadrement devant être employés dépend de la structure de l'exploitant et du nombre d'employés.
- (b) Les tâches et responsabilités de ces personnes doivent être définies, et toute autre obligation d'effectuer des vols doit être aménagée de telle manière qu'ils puissent déléguer leurs responsabilités en matière de supervision.
- (c) L'encadrement des membres de l'équipage et du personnel au sol doit être assumé par des personnes possédant l'expérience et les qualités personnelles suffisantes pour garantir le respect des normes spécifiées dans le manuel d'exploitation.

7. INFRASTRUCTURES

- (a) L'exploitant doit s'assurer que le personnel responsable de la sécurité des opérations aériennes dispose d'un espace de travail suffisant sur chaque base d'exploitation. Il convient de tenir compte des besoins du personnel au sol, de ceux chargés du contrôle d'exploitation, du stockage et de la présentation des relevés essentiels et de la planification des vols par les équipages.
- (b) Les services administratifs doivent être en mesure de fournir sans délai les instructions d'exploitation

et toutes autres informations à l'ensemble des personnes concernées.

8. DOCUMENTATION

- (a) L'exploitant doit prendre les dispositions afférentes à la production de manuels, amendements et de toute autre documentation.

9. DÉROGATION

- (a) Un titulaire de CTA peut employer une personne qui ne satisfait pas aux critères de qualification ou expérience de navigant si l'ANAC délivre un constat d'écart stipulant que cette personne a une expérience comparable et peut effectivement exercer les fonctions de commandement requises.
- (b) Dans des cas particuliers, et exceptionnellement, l'ANAC peut accepter une nomination qui ne remplit pas entièrement les critères mais, dans ce cas, le nommé doit être en mesure de démontrer une expérience que l'ANAC acceptera comme comparable ainsi que la capacité de remplir efficacement les fonctions associées au poste et à la taille de l'exploitation.

APPENDICE 3 - CONDITIONS ET LES MODALITES D'ETABLISSEMENT DU SYSTEME DE DOCUMENTATION SUR LA SECURITE DES VOLS

Les exploitants doivent établir un système de documents sur la sécurité des vols destiné à l'usage et à l'orientation du personnel d'exploitation.

1. Organisation

Les exploitants doivent communiquer à l'ANAC une fiche synthétique relative à leur système de documents, précisant les documents concernés, les parties et volumes y afférents.

Le système de documents sur la sécurité des vols doit être organisé selon les critères qui facilitent la recherche de l'information nécessaire à l'exploitation en vol et au sol qui figure dans les différents documents d'exploitation composant le système, ainsi que la gestion de la diffusion et de la révision des documents d'exploitation.

Les renseignements contenus dans le système de documents sur la sécurité des vols doivent être regroupés en fonction de leur importance et de leur usage, comme suit :

- a) renseignements d'urgence critique, par exemple renseignements dont la non-disponibilité immédiate peut compromettre la sécurité de l'exploitation ;
- b) renseignements urgents, par exemple renseignements dont la non disponibilité à bref délai peut avoir une incidence sur le niveau de sécurité de l'exploitation ou entraîner des retards ;
- c) renseignements d'usage fréquent ;
- d) renseignements de référence, par exemple renseignements nécessaires à l'exploitation qui ne correspondent pas aux définitions de l'alinéa b) ou c) ;
- e) renseignements qui peuvent être groupés en fonction de la phase de vol pendant laquelle ils sont utilisés.

Les renseignements d'urgence critique doivent figurer au début des documents sur la sécurité des vols et être facilement repérables.

Les renseignements d'urgence critique, les renseignements urgents et les renseignements d'usage fréquent doivent être présentés sur des cartes et des guides de consultation rapide.

2. Validation

Le système de documents sur la sécurité des vols doit être validé avant d'être mis en place et ce, dans des conditions réalistes. La validation doit porter sur les aspects critiques de l'utilisation de l'information, afin d'en vérifier l'efficacité. Le processus de validation doit également porter sur les interactions entre tous les groupes qui peuvent intervenir au cours de l'exploitation d'un vol.

3. Conception

La terminologie utilisée dans le système de documents sur la sécurité des vols doit être uniforme et les objets et actions habituels doivent être désignés par des termes d'usage courant. Les documents d'exploitation doivent comprendre un lexique des termes et sigles, accompagnés de leur définition courante. Le lexique doit être mis à jour régulièrement pour qu'il soit possible d'avoir accès à la terminologie la plus récente. Tous les termes, sigles et abréviations importants figurant

dans le système de documents doivent être définis.

Les documents de tous les types composant le système de documents sur la sécurité des vols doivent avoir une présentation uniforme, notamment en ce qui concerne le style, la terminologie, les graphiques et les symboles ainsi que la présentation visuelle. Cette uniformisation s'applique également à l'emplacement des différents types d'information et à l'utilisation des unités de mesure et des codes.

Le système de documents sur la sécurité des vols doit comprendre un index principal qui permet de retrouver rapidement l'information figurant dans plus d'un document d'exploitation.

L'index principal doit figurer au début de chaque document et ne doit pas comprendre plus de trois niveaux. Les pages contenant de l'information sur les procédures anormales et d'urgence doivent être munies d'onglet pour accès rapide.

Le système de documents sur la sécurité des vols doit être conforme aux exigences du système qualité de l'exploitant, le cas échéant.

4. Mise en place

Les exploitants doivent surveiller la mise en place du système de documents sur la sécurité des vols, pour veiller à ce que les documents soient utilisés d'une façon appropriée et réaliste, en fonction des particularités du milieu d'exploitation et d'une manière qui soit à la fois utile pour l'exploitant et profitable pour le personnel. Le mécanisme de surveillance doit comprendre un système formel de remontée d'informations permettant au personnel d'exploitation d'apporter sa contribution.

5. Amendement

Les exploitants doivent mettre en place un système de contrôle de la collecte, de l'examen, de la diffusion et de la révision de l'information pour traiter les renseignements et les données provenant de toutes les sources pertinentes pour le type d'exploitation qu'ils réalisent, y compris l'ANAC, les autorités de l'Etat de conception, celles de l'Etat d'immatriculation, les constructeurs et les fournisseurs d'équipement.

Les exploitants doivent mettre en place un système de collecte, d'examen et de diffusion de l'information pour traiter les renseignements découlant de changements émanant de leurs activités, notamment :

- a) changements résultant de l'installation de nouveaux équipements ;
- b) changements apportés par suite de l'expérience en exploitation ;
- c) changements apportés aux politiques et procédures de l'exploitant ;
- d) changements apportés au certificat de l'exploitant ;
- e) changements visant à maintenir l'uniformité dans l'ensemble du parc aérien.

Les exploitants doivent s'assurer que les principes, les politiques et les procédures relatifs à la coordination de l'équipage sont adaptés à leur exploitation.

Le système de documents sur la sécurité des vols doit être révisé :

- a) régulièrement (au moins une fois l'an) ;
- b) après des événements importants (fusion, acquisition, croissance rapide, réduction des effectifs, etc...);
- c) après des changements technologiques (introduction de nouveaux équipements) ;
- d) après une modification des règlements de sécurité.

Les exploitants doivent se doter de méthodes pour diffuser les renseignements nouveaux. Les méthodes doivent être modulées en fonction de l'urgence de cette diffusion.

Les renseignements nouveaux doivent être examinés et validés compte tenu de leurs effets sur l'ensemble du système de documents sur la sécurité des vols.

La méthode de diffusion des renseignements nouveaux doit être complétée par un système de suivi pour s'assurer que le personnel d'exploitation dispose des renseignements les plus récents. Le système de suivi doit comprendre une procédure permettant de vérifier que le personnel d'exploitation a reçu les dernières mises à jour.

Appendice 4 : SYSTEME QUALITE D'UN EXPLOITANT AERIEN

4.1. Etablissement d'un système qualité

- (b) Un exploitant doit établir, mettre en œuvre, tenir à jour et améliorer en continu un système qualité conformément aux exigences de la présente Annexe.
- (c) Le système qualité de l'exploitant doit être transmis à l'ANAC pour acceptation.

4.2. But du système qualité

- (a) Le système qualité doit permettre à l'exploitant de surveiller en permanence la conformité aux règlements opérationnels, au manuel d'exploitation, au manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant et à toute autre exigence spécifiée par l'exploitant, ou par l'ANAC pour assurer la sécurité de l'exploitation et la navigabilité des aéronefs.

4.3. Domaine

- (a) Le système qualité de l'exploitant doit prendre en compte au moins ce qui suit :
- (1) Les dispositions des règlements opérationnels ;
 - (2) Les exigences additionnelles de l'exploitant et procédures opérationnelles ;
 - (3) La politique qualité de l'exploitant ;
 - (4) La structure organisationnelle de l'exploitant ;
 - (5) Les responsabilités en matière de développement, de mise en place et de gestion du système qualité ;
 - (6) Les ressources financières, matérielles et humaines nécessaires ;
 - (7) Les exigences en matière de formation à la qualité ;
 - (8) Le système de retour d'information vers le dirigeant responsable ;
 - (9) La documentation, y compris les manuels, les comptes rendus et les enregistrements ;
 - (10) Les procédures qualité ;
 - (11) La surveillance continue et l'amélioration.

4.4. Leadership et engagement de l'exploitant

- (a) La direction doit démontrer son engagement vis-à-vis du système qualité en :
- (1) assurant la responsabilité de l'efficacité du système ;
 - (2) s'assurant que la politique et les objectifs qualité sont compatibles avec le contexte et les orientations stratégiques ;
 - (3) faisant la promotion du management des risques ;
 - (4) s'assurant que les ressources requises sont disponibles ;
 - (5) communiquant sur l'importance de disposer d'un système conforme et efficace ;
 - (6) faisant la promotion de l'amélioration continue.

4.5. Politique qualité

- (a) L'exploitant doit établir, mettre en œuvre et tenir à jour une politique qualité appropriée à la finalité de l'entreprise ;
- (b) la politique qualité doit :
- (1) fournir un cadre pour l'établissement des objectifs qualité ;
 - (2) inclure l'engagement à la réalisation et au maintien de la conformité aux exigences applicables au présent règlement, ainsi que toute exigence supplémentaire spécifiée par l'exploitant ;
 - (3) inclure l'engagement à la mise à disposition des ressources nécessaires ;
 - (4) inclure l'engagement pour l'amélioration continue du système qualité ;
 - (5) être disponible, communiquée, comprise et appliquée au sein de l'entreprise ;
 - (6) être mise à la disposition des parties intéressées.

4.7. Rôles ; Responsabilité et Autorité

4.7.1 L'exploitant doit définir clairement et documenter les rôles, les responsabilités et autorités au sein de l'entreprise et les communiquer aux parties intéressées ; notamment :

- du dirigeant responsable ;
- du responsable qualité ;
- des responsables désignés ;
- des auditeurs ;
- les sous-traitants, le cas échéant

4.7.1.1. Dirigeant responsable

- (a) Le dirigeant responsable a la responsabilité globale de la gestion de l'entreprise, y compris son engagement ferme à la mise en place et au déploiement d'un système qualité efficace.
- (b) Le dirigeant responsable doit :
- (1) définir les rôles et responsabilités au sein de l'entreprise ;
 - (2) fournir les ressources financières, humaines et matérielles nécessaires pour la mise en œuvre et l'amélioration du système qualité ;
 - (3) définir la fréquence, la forme et la structure de la revue de direction prescrite.

4.7.1.2. Responsable qualité

- (a) Un responsable qualité doit au minimum avoir :
- (1) une formation au management de la qualité ;
 - (2) une expérience d'au moins trois (3) ans dans le domaine de la qualité ;
 - (3) une connaissance :

- (i) de la réglementation relative aux opérations aériennes et à la maintenance des aéronefs et toutes les procédures et exigences associées concernant son domaine ;
 - (ii) du manuel d'exploitation de l'exploitant, et des manuels relatifs à la navigabilité, le cas échéant
 - (iii) des exigences du système qualité de l'exploitant.
- (b) Le responsable qualité doit être désigné par le dirigeant responsable et accepté par l'ANAC ;
 - (c) Le responsable qualité ne peut être un responsable désigné ;
 - (d) Le responsable désigné doit :
 - (1) être directement rattaché au dirigeant responsable ;
 - (2) avoir accès à toutes les parties de l'organisation de l'exploitant et les sous-traitants ;
 - (3) s'assurer que les exigences réglementaires et exigences spécifiques de l'exploitant sont respectées dans les domaines des opérations aériennes, de la maintenance, de la formation des équipages et des opérations au sol ;
 - (4) s'assurer que les activités de surveillance et mesure sont établies et mises en œuvre ;
 - (5) assurer la promotion du système qualité ;
 - (6) rendre compte en particulier au dirigeant responsable de la performance du système.

4.7.1.3. Responsable désigné

- (a) Les responsables désignés sont responsables chacun de la surveillance continue des activités de son domaine.
- (b) Le responsable désigné assure le traitement des problèmes de sécurité et de sûreté.

4.7.1.4. Auditeurs

- (a) Un exploitant peut décider ; selon la complexité de l'exploitation, d'avoir recours à une équipe consacrée à l'audit ou à un auditeur particulier ayant une expérience pertinente de l'exploitation et/ou de maintenance ;
- (b) L'exploitant peut avoir recours à des auditeurs externes selon les termes d'un accord documenté ;
- (c) Toutefois, l'exploitant demeure responsable des activités de surveillance menées par l'auditeur externe ;
- (d) Les auditeurs externes sollicités, doivent être familiarisés avec les procédures, le type d'exploitation et/ou de maintenance effectué par l'exploitant ;
- (e) Les critères de sélection, d'évaluation et les conditions de maintien des compétences des auditeurs doivent être définis et documentés ;
- (f) Les responsabilités des auditeurs doivent être clairement définies et documentées ;
- (g) Les auditeurs ne doivent pas avoir un intérêt dans le domaine opérationnel ou dans l'activité de maintenance auditée ;
- (h) L'exploitant peut, en plus de l'utilisation de personnels à plein temps appartenant à un département qualité séparé, entreprendre la surveillance de domaines ou d'activités spécifiques en utilisant des auditeurs occasionnels.

4.7.1.5. Sous-traitants

- (a) Les exploitants peuvent décider de sous-traiter certaines activités à des organismes externes pour la fourniture de services dans des domaines tels que :
 - (1) Dégivrage et antigivrage au sol ;
 - (2) Maintenance ;
 - (3) Assistance en escale ;
 - (4) Préparation du vol (calculs de performance, données de navigation, masse et centrage, etc.) ;
 - (5) Formation ;
 - (6) Rédaction et mise à jour des manuels et tout document associé ;
 - (7) Surveillance interne.
- (b) La responsabilité ultime en matière de produit ou service fourni par le sous-traitant reste toujours à l'exploitant.
- (c) L'exploitant doit s'assurer que le sous-traitant possède les autorisations et agréments nécessaires et dispose des moyens et compétences pour effectuer ses tâches.
- (d) Un accord écrit doit exister entre l'exploitant et le sous-traitant qui définisse les services liés à la sécurité et à la qualité devant être fournis.
- (e) L'évaluation du sous-traitant doit être prise en compte dans le programme de surveillance interne de l'exploitant afin de s'assurer du respect des exigences réglementaires et des procédures de l'exploitant.

4.7.1.6. L'exploitant doit établir et communiquer un organigramme qui décrit l'organisation et le fonctionnement de l'entreprise.

4.7.1.7. Les exploitants n'employant pas plus de 5 personnes à plein temps sont considérés comme « très petits »

tandis que ceux employant entre 6 et 20 personnes à plein temps sont considérés comme «petits» pour ce qui concerne le système qualité.

Dans le cas de petits / très petits exploitants, les postes de dirigeant responsable et de responsable qualité peuvent être combinés. Dans ce cas, les audits qualité doivent être conduits par un personnel indépendant. Il ne sera pas possible pour le dirigeant responsable d'être l'un des responsables désignés visé à l'appendice 2 au présent règlement.

4.7.1.8. Formation au système qualité

- (a) Un exploitant doit prévoir les moyens pour que tout le personnel reçoive suivant une planification appropriée une sensibilisation ou une formation relative au système qualité.
- (b) Le personnel peut être formé ou sensibilisé par un formateur interne ou par un formateur d'un organisme externe habilité accepté par l'ANAC.
- (c) L'exploitant doit décrire et documenter les critères de sélection, d'évaluation et les conditions de maintien des compétences des formateurs.
- (d) Les personnes responsables de l'encadrement et les auditeurs doivent être formés sur :
 - (1) le concept du système qualité ;
 - (2) la politique qualité et objectifs qualité ;
 - (3) le manuel qualité et les procédures associées ;
 - (4) les techniques d'audit ;
 - (5) les techniques de résolutions des problèmes ;
 - (6) la gestion des risques ;
 - (7) le système de comptes rendus et d'enregistrements.
- (e) Les agents autre que le personnel d'encadrement, doivent être sensibilisés au système qualité sur les thèmes suivants :
 - (1) la politique et les objectifs qualité ;
 - (2) l'importance de leur contribution à l'efficacité du système qualité ;
 - (3) les effets bénéfiques d'une amélioration des performances ;
 - (4) les répercussions d'un non-respect des exigences du système qualité.

4.7.1.9. Système d'information

L'exploitant doit mettre en place un système de retour d'information vers le dirigeant responsable pour rendre compte du fonctionnement du système qualité afin de rectifier les dysfonctionnements. La fréquence et la méthode du système de retour d'information doivent être définies et documentées.

4.7.1.10. Documentation

- (a) Un exploitant doit mettre en place un système de gestion de la documentation qui précise les processus de création, d'approbation, de diffusion, de modification, de conservation, d'archivage et destruction des documents.
- (b) Le système de gestion de la documentation doit prendre en compte les documents d'origine extérieure tels que les normes et règlements et assurer la veille réglementaire.
- (c) Une liste de référence indiquant la révision en vigueur des documents doit être établie, mise à jour et facilement accessible pour empêcher l'utilisation de documents non valables et/ou périmés.
- (d) L'exploitant doit établir et tenir à jour la documentation nécessaire à l'exploitation et à la maintenance. Celle-ci comprend entre autres :
 - (1) le manuel d'exploitation ;
 - (2) le manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant ; et
 - (3) le manuel qualité.
- (e) L'exploitant doit décrire son système qualité dans un manuel qualité et le soumettre à l'ANAC pour acceptation.
- (f) Le manuel qualité doit comprendre ce qui suit :
 - (1) la terminologie ;
 - (2) les abréviations ;
 - (3) la rédaction ; la vérification et l'approbation du manuel signé et daté ;
 - (4) la table des matières ;
 - (5) l'objet et le domaine d'application du système qualité ;
 - (6) les références réglementaires et normatives applicables ;
 - (7) la politique qualité et les objectifs qualité ;
 - (8) la description des tâches et responsabilités ;
 - (9) la description des activités ;
 - (10) l'organisation et la description du système qualité ;
 - (11) les techniques de surveillance interne ;
 - (12) le programme de formation et de sensibilisation à la qualité ;
 - (13) le programme de surveillance interne ;
 - (14) le programme d'analyse des données de vol ;

- (15) le système d'enregistrement ;
- (16) la fréquence de la tenue des revues de direction ;
- (17) les procédures associées nécessaires, notamment :
 - (i) les procédures d'audit, d'inspections, de sondages, d'enquêtes, etc.
 - (ii) les procédures de comptes rendus ;
 - (iii) les procédures de traitements des dysfonctionnements ;
 - (iv) la procédure de gestion des risques ;
 - (v) la procédure de revue de direction ;
 - (vi) la procédure de maîtrise de la documentation ;
 - (vii) la procédure de gestion du changement.

4.7.1.11. Conservation des documents

- (a) Des enregistrements précis, complets et facilement accessibles relatifs aux résultats de la mise en œuvre du système qualité doivent être conservés et préservés pour la période donnée par l'exploitant.
- (b) L'exploitant doit définir et documenter la période de conservation et d'archivage des enregistrements conformément à la réglementation en vigueur.
- (c) Les programmes d'audits et comptes rendus d'audits doivent être conservés pendant cinq (5) ans. Les dossiers suivants doivent être conservés pendant deux (2) ans :
 - (1) comptes rendus de contrôles qualité ;
 - (2) réponses aux constatations ;
 - (3) comptes rendus d'actions correctives ;
 - (4) comptes rendus de suivi et de clôture des constatations ;
 - (5) comptes rendus des revues de direction ;
 - (6) responsabilités en matière d'assurance qualité pour les sous-traitants.
- (d) Les autres documents relatifs au système qualité doivent être conservés et archivés conformément à la réglementation en vigueur.

4.7.1.12. Surveillance, analyse et évaluation

- (a) L'exploitant doit analyser et évaluer la conformité réglementaire et l'efficacité du système qualité pour s'assurer que toute l'exploitation et la maintenance sont exécutés conformément aux exigences, aux normes et procédures opérationnelles applicables.
- (b) L'activité de surveillance, d'analyse et d'évaluation est fondée entre autres sur :
 - (1) la gestion des risques ;
 - (2) la gestion des changements ;
 - (3) les objectifs qualité ;
 - (4) les actes de surveillance interne ;
 - (5) les dysfonctionnements ;
 - (6) les actions correctives et le suivi des constatations ;
 - (7) la formation et la sensibilisation.

4.7.1.13. Surveillance interne

- (a) L'exploitant doit établir, mettre en œuvre et maintenir un programme de surveillance interne couvrant notamment les fréquences, les référentiels, les méthodes, les responsabilités, les activités, les entités ou structures concernées pour s'assurer que toute l'exploitation et la maintenance sont exécutées conformément aux exigences, aux normes et procédures opérationnelles applicables.
- (b) L'exploitant doit planifier les actes de surveillance interne sur une période de douze (12) mois.
- (c) L'exploitant doit transmettre à l'ANAC le programme de surveillance interne pour acceptation.
- (d) Le programme de surveillance interne de l'exploitant doit identifier les personnes de l'entreprise qui possèdent l'expérience, la responsabilité et l'autorité pour :
 - (1) Effectuer les contrôles qualité et les audits dans le cadre d'une surveillance interne continue ;
 - (2) Identifier et enregistrer tout problème ou toute constatation, et les preuves nécessaires pour justifier ce problème ou cette constatation ;
 - (3) Initier ou recommander des solutions aux problèmes ou constatations au travers de chaînes de comptes rendus identifiés ;
 - (4) Vérifier la mise en œuvre des solutions dans les impartis ;
 - (5) Rendre compte directement au responsable qualité ;
- (e) Le programme de surveillance interne doit être établi sur la base des éléments ci-après :
 - (1) la taille de la structure ou l'entité ;
 - (2) la criticité et la nature des activités, des processus ;
 - (3) la disponibilité des ressources nécessaires ;
 - (4) la réglementation en vigueur ;
 - (5) le programme précédent de surveillance interne ;
 - (6) les résultats des actes de surveillance interne et tierce partie ;
 - (7) les retours d'informations des auditeurs ;

- (8) les risques et les changements internes et externes.
- (f) Les exploitants doivent surveiller la conformité aux procédures opérationnelles pour assurer la sécurité de l'exploitation, la navigabilité des aéronefs et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de sécurité. Le programme de surveillance doit couvrir au minimum les thèmes ci-après :
- (1) l'organisation ;
 - (2) les projets et les objectifs de l'entreprise ;
 - (3) les procédures opérationnelles ;
 - (4) la sécurité de vols ;
 - (5) l'agrément de l'exploitant (CTA /Spécifications opérationnelles) ;
 - (6) la supervision ;
 - (7) les performances des aéronefs ;
 - (8) les opérations tout temps ;
 - (9) les équipements de communication et de navigation et les pratiques associées ;
 - (10) la masse, le centrage et le chargement de l'aéronef ;
 - (11) les instruments et les équipements de sécurité ;
 - (12) les manuels, les registres et les enregistrements ;
 - (13) les limitations de temps de vol et de services, les exigences en matière de repos et la programmation ;
 - (14) les interfaces entre entretien et exploitation de l'aéroenf ;
 - (15) l'utilisation de la LME ;
 - (16) les manuels d'entretien et la navigabilité continue ;
 - (17) la gestion des consignes de navigabilité ;
 - (18) la réalisation d'entretien ;
 - (19) les détails d'intervention pour réparation ;
 - (20) l'équipage de conduite ;
 - (21) l'équipage de cabine ;
 - (22) les marchandises dangereuses ;
 - (23) la sûreté ;
 - (24) la formation.

4.7.1.14. Revue de direction

- (a) L'exploitant doit procéder au moins une fois l'année à la revue du système qualité mis en place pour s'assurer qu'il est toujours approprié, efficace et entretenu.
- (b) La revue de direction est de la responsabilité du dirigeant responsable qui décide de la fréquence, de la forme et de la structure des revues de direction.
- (c) La revue de direction doit être planifiée et réalisée en prenant en compte :
 - (1) les actions issues de la revue précédente ;
 - (2) les résultats des actes de surveillance interne ;
 - (3) les non-conformités et les actions correctives ;
 - (4) l'efficacité des actions mises en œuvre ;
 - (5) les retours d'informations des parties intéressées ;
 - (6) le niveau de réalisation des objectifs qualité ;
 - (7) la performance des sous-traitants ;
 - (8) l'adéquation des ressources ;
 - (9) les risques ;
 - (10) les opportunités d'amélioration ;
 - (11) les changements ;
 - (12) les accidents et incidents.
- (d) La revue de direction doit identifier les dérives, prendre des décisions et actions pour les corriger et empêcher, si possible, les non-conformités futures, les changements à apporter au système qualité ainsi que les besoins en ressources.

L'exploitant doit mettre en œuvre et évaluer les actions issues de la revue de direction.

APPENDICE 5. STRUCTURE ET TENEUR DU MANUEL D'EXPLOITATION

1. STRUCTURE

Le manuel d'exploitation peut être publié en plusieurs parties distinctes correspondant à des aspects précis de l'exploitation, sera structuré de la manière indiquée ci-après :

- a) Partie A : Généralités et fondements ;
- b) Partie B : Utilisation de l'avion ;

- c) Partie C : Consignes et information sur les routes et aérodromes ;
- d) Partie D : Formation.

2. TENEUR

Le manuel d'exploitation en question au § 1 contiendra au moins les renseignements ci-après :

2.1 Partie A : Généralités et fondements

2.1.1 A.0 : Administration et Contrôle du Manuel d'Exploitation

2.1.2 A.1: Organisation et Responsabilités portant sur les instructions indiquant les responsabilités du personnel d'exploitation en ce qui concerne la préparation et l'exécution des vols.

2.1.3 A.2 : Contrôle et Supervision de l'Exploitation

2.1.4 A.3 : Système Qualité et système de gestion de crise

2.1.5 A.4 : Composition de l'Équipage portant sur l'équipage de conduite nécessaire pour chaque type de vol, y compris l'indication de la hiérarchie du commandement à bord

2.1.6 A.5 : Exigences en Matière de Qualification

2.1.7 A.6 : Précautions en Matière de Santé

2.1.8 A.7 : Renseignements et politique concernant la limitation des temps de vol, notamment :

- a) politiques ayant trait aux limites de temps de vol, de période de service de vol et de période de service ainsi qu'aux exigences en matière de repos des membres d'équipage de conduite et de cabine ; et
- b) le cas échéant, la politique et la documentation relative au FRMS de l'exploitant.

2.1.2 A.8 : Procédures d'Exploitation portant notamment sur les :

- Circonstances dans lesquelles on doit assurer une veille radio.
- Méthodes de détermination des altitudes minimales de vol.
- Méthodes de détermination des minimums opérationnels d'aérodrome.
- Mesures de sécurité à prendre pendant l'avitaillement avec passagers à bord.
- Arrangements et procédures relatifs aux services d'assistance en escale.
- Procédures à suivre par les pilotes commandants de bord lorsqu'ils sont témoins d'un accident.
- Instructions détaillées pour le calcul des quantités de carburant et de lubrifiant nécessaires, compte tenu de toutes les conditions de vol, y compris l'éventualité d'une dépressurisation et d'une panne d'un ou plusieurs moteurs en cours de vol.
- Liste de l'équipement de navigation nécessaire à bord, y compris pour les vols en espace aérien où la navigation fondée sur les performances est prescrite.
- Conditions dans lesquelles l'oxygène sera utilisé et quantité d'oxygène.
- Instructions pour le contrôle de la masse et du centrage.
- Instructions pour la conduite et le contrôle des opérations de dégivrage et d'antigivrage au sol.
- Spécifications relatives au plan de vol exploitation.
- Procédures d'utilisation normalisées (SOP) pour chaque phase de vol.
- Instructions relatives à l'emploi et au moment de l'emploi des listes de vérification normales.
- Procédures d'urgence au départ.
- Instructions relatives au maintien de la conscience de l'altitude et à l'emploi d'annonces de l'altitude générées automatiquement ou prononcées par un membre de l'équipage.
- Instructions relatives à l'emploi du pilote automatique et de l'automanette en IMC.
- Instructions relatives à l'éclaircissement et à l'acceptation des autorisations ATC, en particulier de celles qui ont trait au franchissement du relief.
- Exposés verbaux pour le départ et l'approche.
- Procédures de familiarisation avec les régions, les routes et les aérodromes.
- Procédure d'approche stabilisée.
- Limitation des valeurs élevées de vitesse verticale de descente près de la surface.
- Conditions exigées pour amorcer ou poursuivre une approche aux instruments.

- Instructions relatives à l'exécution d'approches classiques et d'approches de précision aux instruments.
- Attribution des fonctions aux membres d'équipage de conduite et procédures pour la gestion de la charge de travail de l'équipage de conduite pendant les opérations d'approche aux instruments effectuées de nuit ou en IMC.
- Instructions et formation nécessaires pour éviter l'impact sans perte de contrôle, et politique concernant l'utilisation du dispositif avertisseur de proximité du sol (GPWS).
- Politique, instructions, procédures et formation nécessaires relatives à l'évitement des abordages et à l'utilisation du système anticollision embarqué (ACAS).
- Renseignements et instructions concernant l'interception des aéronefs civils, y compris :
 - (a) procédures (prescrites dans l'Annexe 2) que doivent suivre les pilotes commandants de bord d'aéronefs interceptés ;
 - (b) signaux visuels que doivent utiliser les aéronefs intercepteurs et interceptés.
 - Pour les avions appelés à évoluer au-dessus de 15 000 m (49 000 ft) :
- (a) renseignements qui permettront au pilote de choisir la meilleure solution en cas d'exposition au rayonnement cosmique d'origine solaire ;
 - (1) procédures applicables au cas où le pilote déciderait de descendre, portant sur :
 - (2) la nécessité d'avertir au préalable l'organisme ATS approprié et d'obtenir une autorisation provisoire de descendre ;
 - (3) les mesures à prendre au cas où les communications avec l'organisme ATS seraient interrompues ou impossibles à établir.
 - Liste des opérations de fouille de l'aéronef.
 - Instructions et formation nécessaires sur l'utilisation des systèmes d'atterrissage automatique, d'un HUD ou d'affichages équivalents, d'un EVS, d'un SVS ou d'un CVS, selon le cas.
 - Les questions lorsqu'elles s'appliquent aux vols, aux procédures de navigation sur de grandes distances à utiliser, procédure en cas de panne moteur en vol EDTO et désignation et emploi des aéroports de déroutement.
 - Instructions et exigences de formation relatives à l'utilisation de l'EFB, s'il y a lieu.

2.1.2 A.9 : Marchandises Dangereuses et Armes portant sur les renseignements et instructions sur le transport des marchandises dangereuses, y compris les mesures à prendre en cas d'urgence

2.1.2 A.10 : Sécurité portant sur les instructions et éléments indicatifs en matière de sécurité.

2.1.2 A.11 : Traitement, Notification et Compte rendu des événements, traitement des accidents et incidents

2.1.2 A.12 : Règles de l'Air

2.1.2 A.13 : Location

2.2 Partie B : Utilisation de l'avion

2.2.1 B.0 : Informations Générales et Unités de Mesure

2.2.2 B.1 : Limitations.

2.2.3 B.2 : Procédures normales, anormales utilisées par l'équipage de conduite et listes de vérification connexes.

2.2.4 B.3 : Procédures anormales et d'urgence utilisées par l'équipage de conduite et listes de vérification connexes, y compris les procédures spécifiques au type d'avion, la coordination de l'équipage et les positions et fonctions de chaque membre d'équipage en cas d'urgence.

2.2.5 B.3 : Performances portant sur les consignes d'utilisation et renseignements sur les performances de montée tous moteurs en fonctionnement.

- 2.2.6 B.5 : Préparation et Gestion du Vol portant sur les données de planification de vol pour la planification avant et pendant le vol, avec différents réglages de poussée/régime et de vitesse.
- 2.2.7 B.6 : Instructions et Données pour le calcul de la Masse et du Centrage
- 2.2.8 B.7 : Instructions pour le Chargement de l'aéronef et l'arrimage de la charge
- 2.2.9 B.8 : Liste des Déviations Tolérées par Rapport à la Configuration Type d'avions exploités et pour les vols particuliers autorisés, y compris pour les vols en espace aérien où la navigation fondée sur les performances est prescrite.
- 2.2.10 B.9 : Liste Minimale d'Équipements pour les types d'avions exploités et pour les vols particuliers autorisés, y compris pour les vols en espace aérien où la navigation fondée sur les performances est prescrite.
- 2.2.11 B.10 : Équipement de Sécurité Sauvetage, Oxygène Compris
- 2.2.12 B.11 : Procédures d'Évacuation d'Urgence y compris les procédures spécifiques au type d'avion, la coordination de l'équipage et les positions et fonctions de chaque membre d'équipage en cas d'urgence.
- 2.2.13 B.12 Systèmes Avion
- 2.3 Partie C : Consignes et information sur les routes et aérodromes
- 2.3.1 C.0 : Généralités
- 2.3.2 C.1 Instructions et informations se rapportant aux communications, à la navigation et aux aérodromes
- 2.3.3 C.2 : Guide routier permettant de faire en sorte que l'équipage de conduite disposera, pour chaque vol, des renseignements sur les installations de télécommunications, les aides de navigation, les aérodromes, les approches aux instruments, les arrivées aux instruments et les départs aux instruments concernant le vol, et tout autre renseignement que l'exploitant pourra juger nécessaire à la préparation et à l'exécution des vols.
- 2.3.4 C3 : Altitudes minimales de vol pour chaque route à suivre.
- 2.3.5 C4:Minimums opérationnels de chaque aérodrome susceptible d'être utilisé comme aérodrome d'atterrissage prévu ou comme aérodrome de dégagement.
- 2.3.6 C5 : Augmentation des minimums opérationnels d'aérodrome, en cas de détérioration des installations d'approche ou de celles de l'aérodrome.
- 2.3.7 C6 : Instructions pour la détermination des minima opérationnels d'aérodrome utilisant des HUD et des EVS
- 2.3.8 Renseignements nécessaires au respect de tous les profils de vol prescrits par les règlements.
- 2.4 Partie D : Formation
- 2.4.1 D.0 : Généralités.
- 2.4.1 D.1 : Programmes de Formation et de Contrôle de tout le personnel d'exploitation Affecté à des fonctions opérationnelles en rapport avec la préparation et/ou La conduite du vol.
- 2.4.2 D.2 : Programmes de Formation et de Contrôle.
- 2.4.3 D.3 : Procédures.
- 2.4.3 D.4 : Description des Documents devant être Archivés et des Durées d'Archivage
- 2.4.3 D.5 : Modification de programme de formation
- 2.4.3 D.6 : Suivi et évaluation
- 2.4.3 D.7 : Documents et formulaires à chacun des stages

APPENDICE 6 - DÉMONSTRATION D'ÉVACUATION D'URGENCE**1. OBJET**

- (a) Le présent appendice a pour objet de fournir les indications nécessaires en matière d'exigences supplémentaires concernant la démonstration d'évacuation d'urgence.

2. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Cet appendice s'applique à toute personne physique ou morale détenteur ou postulant à un CTA pour vols de transport aérien commercial.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout exploitant aérien doit démontrer à l'Autorité qu'il peut conduire une démonstration d'évacuation d'urgence pour attester de l'efficacité de la formation de l'équipage aux situations d'urgence et procédures d'évacuation.
- (b) Avant de conduire une démonstration d'évacuation d'urgence, l'exploitant aérien doit solliciter et obtenir une approbation de l'ANAC.
- (c) L'équipage de cabine utilisé dans des démonstrations d'évacuation d'urgence doit :
- (1) être sélectionné au hasard par l'ANAC ;
 - (2) avoir terminé le programme de formation de l'exploitant aérien approuvé par l'ANAC pour le type et modèle d'aéronef ; et
 - (3) avoir réussi aux exercices et contrôles de compétence sur les équipements et procédures d'urgence.
- (d) Tout exploitant est tenu d'attribuer à chaque membre d'équipage de conduite les fonctions à accomplir en cas d'urgence ou dans une situation nécessitant une évacuation d'urgence. Les entraînements, qui comprend la formation dans l'utilisation de tous les équipements d'urgence et de survie ainsi que des exercices d'évacuation de l'aéronef, doit se faire sur une base annuelle. Il y a lieu de considérer que la meilleure façon de procéder à cette formation consiste à la combiner avec la formation du personnel commercial de bord. La réglementation nationale exige à ce que le postulant établisse, à la satisfaction de l'ANAC, les procédures à suivre, et la répartition des tâches et les compétences des membres d'équipage, ainsi que l'équipement à utiliser, en cas d'urgence, pour évacuer en 90 secondes ou moins le nombre maximal de personnes, passagers et équipage, dont la présence est autorisée à bord de chaque aéronef utilisé sur les services de transport aérien commercial.
- (e) Sauf si, sur la foi de méthodes analytiques fiables, l'ANAC est convaincue que le postulant dispose de moyens d'évacuation d'urgence satisfaisants, le processus d'inspection doit exiger du postulant qu'il démontre que les procédures d'évacuation d'urgence, la formation des membres d'équipage dans ce domaine et le matériel utilisé conviennent aux besoins. Dans le cadre de la démonstration d'évacuation, il y aurait lieu de s'attacher plus spécialement aux points suivants :
- (1) comment les membres d'équipage s'acquittent des fonctions et responsabilités qui leur sont assignées à bord comme au sol ;
 - (2) où est posté chaque membre d'équipage pendant l'évacuation ;
 - (3) efficacité avec laquelle le pilote commandant de bord exerce son commandement ;
 - (4) ordre de succession au commandement en cas d'incapacité ;
 - (5) efficacité des membres d'équipage dans l'exercice des tâches qui leur sont assignées lors d'une évacuation ;
 - (6) insuffisances, lacunes ou retards constatés.
- (f) Dans son compte rendu de la démonstration, l'Autorité consignera les points ci-dessous à compter du moment où chaque phase de la démonstration d'évacuation commence :
- (1) délai d'ouverture de chaque issue de secours ;

- (2) délai de déploiement et de gonflage des manches d'évacuation d'urgence ;
 - (3) délai d'utilisation de la manche d'évacuation par les premiers rescapés ;
 - (4) délai d'évacuation des premiers rescapés par les issues situées au-dessus des ailes ;
 - (5) nombre total de personnes évacuant l'aéronef par chaque issue.
- (g) Si le postulant n'est pas en mesure de faire une démonstration satisfaisante de l'évacuation d'urgence pour chaque type, modèle et configuration d'aéronef dans les limites de temps spécifiées par l'Autorité, il doit être invité à prendre les mesures nécessaires pour remédier à cette insuffisance, notamment :
- (1) réviser les procédures d'évacuation ;
 - (2) améliorer la formation des équipages ;
 - (3) modifier ou remplacer le matériel employé ;
 - (4) modifier la disposition de la cabine des passagers ;
 - (5) réduire le nombre total des sièges de passagers.

APPENDICE 7 - VOLS DE DÉMONSTRATION

1. OBJET

- (a) Le présent appendice a pour objet de fournir les indications nécessaires en matière d'exigences supplémentaires concernant les vols de démonstration.

2. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Cet appendice s'applique à toute personne physique ou morale détenteur ou postulant à un CTA dans le cadre des vols de transport aérien commercial.

3. GÉNÉRALITÉS

- (a) Tout exploitant aérien doit, sur demande de l'ANAC, pouvoir conduire des vols de démonstration pour chaque type d'aéronef, y compris pour les aéronefs dont la conception a été modifiée, et pour chaque type d'exploitation que l'exploitant aérien envisage de mener.
- (b) Les vols de démonstration doivent s'effectuer conformément aux procédures définies par le constructeur de l'aéronef et approuvées par l'ANAC.
- (c) L'ANAC peut exiger de l'exploitant un ou plusieurs vols de démonstration si l'ANAC juge nécessaire l'exécution de ses vols pour la sécurité ou après l'accomplissement de certaines tâches de maintenance.
- (d) Les conditions des vols de démonstration sont les suivantes :
- (1) Ces vols s'effectuent sans passagers à bord ;
 - (2) Avion dont la masse maximale au décollage est supérieure à 5.700 Kg :
 - (i) Les vols doivent être effectués sur les routes envisagées par la compagnie ;
 - (ii) 02 approches aux instruments (une approche de précision et une approche classique).
 - (3) Avion dont la masse maximale au décollage est inférieure à 5.700 Kg :
 - (i) Les vols doivent être effectués sur les routes envisagées par la compagnie ;
 - (ii) 02 approches aux instruments (une approche de précision et une approche classique).
 - (e) L'exploitant doit établir un plan de vol d'exploitation avant le déroulement desdits vols qui doit contenir au moins les éléments suivants :
 - (1) Nom du coordonnateur du postulant / exploitant ;
 - (2) Un horaire détaillé de tous les vols, y compris :
 - (i) Toutes les dates et heures prévues de l'opération ;
 - (ii) L'identification de tous les aérodromes à utiliser ;
 - (iii) Les noms et positions de tous les membres de l'équipage ;
 - (iv) Les noms, titres et affiliations de toutes les sociétés et du personnel non membre d'équipage devant prendre place à bord de ou des aéronef(s).

Toute autre information nécessaire pour bien planifier et mener les vols de démonstration.

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

Volume III