

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
ETRANGER	Voie aérienne exclusivement			
	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 V

Arrêté n° 2997 du 19 août 2025 relatif aux marques de nationalité et d' immatriculation des aéronefs civils.....	2
Arrêté n° 2998 du 19 août 2025 relatif à la navigabilité des aéronefs civils.....	15

Arrêté n° 2997 du 19 août 2025 relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs civils

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 en son annexe 14 ;

Vu le traité révisé instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique centrale du 25 juin 2008 ;

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 la 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° 2010-825 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

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

Vu le décret n° 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 marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs civils.

Article 2 : les règles applicables aux marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs civils sont fixées à 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 contraire, notamment celles de l'arrêté n° 1855/ MTACMM/CAB du 21 mars 2023 relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs civils, 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'ARRÊTÉ RELATIF AUX MARQUES DE NATIONALITÉ

ET D'IMMATRICULATION DES AÉRONEFS CIVILS

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS

AMENDEMENTS					RECTIFICATIFS			
N°		Applicable le	inscrit le	par	N°	Applicable le	inscrit le	par
OACI	ANAC			ANAC				
1-7	0	Incorporés dans la présente édition						

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence du document	Sources	Titre du document	N° Amendement
Annexe 7	OACI	Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs	6 ^{ème} édition, amendement 7

TABLE DES MATIÈRES

1	GÉNÉRALITÉS
1.1.	Domaine d'application
1.2.	Définitions
1.3.	Abréviations
2	EXIGENCES EN MATIÈRE D'IMMATRICULATION
2.1	Classification des aéronefs
2.2	Réservation des marques d'immatriculation et immatriculation provisoire
2.2.1	Réservation des marques d'immatriculation
2.2.2	Immatriculation provisoire
2.3	Certificat d'immatriculation
3	MARQUES DE NATIONALITÉ ET MARQUES D'IMMATRICULATION À UTILISER
4	EMPLACEMENT DES MARQUES SUR LES AÉRONEFS
4.1.	Généralités
4.2.	Aérostats
4.3.	Aérodynes
5	DIMENSIONS DES MARQUES DE NATIONALITÉ ET DES MARQUES D'IMMATRICULATION
5.1	Généralités
5.2	Aérostats
5.3	Aérodynes
6	TYPES DE CARACTÈRES DES MARQUES DE NATIONALITÉ ET D'IMMATRICULATION
7	PLAQUE D'IDENTITÉ
8	RADIATION
9	REGISTRE DES MARQUES DE NATIONALITÉ ET DES MARQUES D'IMMATRICULATION
10	DÉROGATIONS

APPENDICE 1 - Classification des aéronefs

APPENDICE 2 - Modèle de certificat provisoire d'immatriculation

APPENDICE 3 - Modèle de certificat d'immatriculation

APPENDICE 4 - Modèle de certificat de radiation

1 GÉNÉRALITÉS

1.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent règlement a pour objet de mettre en œuvre les dispositions des Chapitres II-1 et II-2 du règlement n° 05/23-UEAC-066-CM-40 sus-visé. Il prescrit les exigences relatives à l'immatriculation et aux marques de nationalité des aéronefs civils.
- (b) Il s'applique à tout propriétaire ou exploitant désirant immatriculer un aéronef civil en République du Congo.
- (c) Il ne s'applique ni aux ballons pilotes météorologiques utilisés exclusivement à des fins météorologiques ni aux ballons libres non habités sans charge utile.

1.2 DÉFINITIONS

- (a) Dans le présent règlement, les définitions suivantes ont les significations indiquées ci-après :

- (1) Aérodyne. Tout aéronef dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des forces aérodynamiques.
- (2) Aéronef télépiloté (RPA). Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.
- (3) 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 (voir Tableau 1, Classification des aéronefs).
- (4) À l'épreuve du feu. Capable de tenir pendant 15 minutes à la chaleur engendrée par une flamme. Les caractéristiques d'une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685.
- (5) Aérostat. Tout aéronef dont la sustentation est principalement due à sa flottabilité dans l'air.
- (6) Autogire. Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors qui tournent librement autour d'axes sensiblement verticaux.
- (7) Avion. Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.
- (8) Ballon. Aérostat non entraîné par un organe moteur.
- (9) Dirigeable. Aérostat entraîné par un organe moteur.
- (10) État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.
- (11) Giravion. Aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue par la réaction de l'air sur un ou plusieurs rotors.
- (12) 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.
- (13) Matière à l'épreuve du feu. Matière capable de supporter la chaleur aussi bien ou mieux que l'acier, lorsque l'acier et la matière considérée sont utilisés dans des dimensions appropriées à la fonction particulière à remplir.
- (14) Ornithoptère. Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur des plans animés d'un mouvement de battement.
- (15) Planeur. Aérodyne non entraîné par un organe moteur, et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

1.3 ABRÉVIATIONS

- (a) Dans le présent règlement, les abréviations suivantes ont les significations indiquées ci-après :

- (1) ANAC : Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo
- (2) CI : Certificat d'immatriculation
- (3) OACI : Organisation de l'aviation civile internationale
- (4) RPA : Aéronef télépiloté

2 EXIGENCES EN MATIÈRE D'IMMATRICULATION

2.1 CLASSIFICATION DES AÉRONEFS

- (a) Une classification des aéronefs sujets à immatriculation est présentée en appendice 1 au présent règlement.
- (b) Un aéronef destiné à être utilisé sans pilote à bord sera de plus classé comme étant « non habité ».
- (c) Les aéronefs non habités comprendront les ballons libres non habités et les aéronefs télépilotés (RPA).

2.2 RÉSERVATION DES MARQUES D'IMMATRICULATION ET IMMATRICULATION PROVISOIRE

2.2.1 RÉSERVATION DES MARQUES D'IMMATRICULATION

- (a) Une réservation de marques d'immatriculation doit être effectuée sur simple demande du propriétaire de l'aéronef. Les lettres sont désignées par le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation.
- (b) Les marques d'immatriculation obtenues suivant la procédure de réservation décrite au paragraphe (a) ci-dessus ne doivent pas permettre à l'aéronef de voler sous lesdites marques.
- (c) Les marques obtenues suivant le paragraphe (a) ci-dessus deviennent caduques au bout de 3 mois.
- (d) La réservation de marques d'immatriculation et l'immatriculation provisoire suivant la présente section et la sous-section 2.2.2 ci-dessous font l'objet d'inscription sur le registre d'immatriculation. La réservation de marques d'immatriculation donne lieu au paiement d'une redevance à l'ANAC.

2.2.2 RÉSERVATION DES MARQUES D'IMMATRICULATION

- (a) L'ANAC peut délivrer au propriétaire de l'aéronef un certificat provisoire d'immatriculation :
 - (1) pour les aéronefs en situation d'importation temporaire ;
 - (2) pour les aéronefs en instance d'être définitivement immatriculés et qui ont fait l'objet de dépôt de dossier à l'Autorité et auxquels des autorisations spéciales peuvent être délivrées.
- (b) Le certificat provisoire d'immatriculation est délivré par l'ANAC conformément à la procédure préétablie et approuvée par le Directeur Général (DG) de l'ANAC à cet effet. Il sera la reproduction du certificat présenté à l'appendice 2 au présent règlement.
- (c) Le certificat d'immatriculation provisoire ne permet pas le survol des territoires étrangers sauf accord des autorités concernées. Il comporte une date de validité.

1.3 CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

- (a) Conformément aux dispositions de l'article II.1.1 du règlement n°05/23-UEAC-066-CM-40 sus-visé, nul ne peut exploiter un aéronef civil éligible à l'immatriculation en vertu des lois de la République du Congo à moins que cet aéronef n'ait été immatriculé par son propriétaire ou son exploitant conformément aux dispositions des lois de la République du Congo et que l'ANAC n'ait délivré pour cet aéronef un certificat d'immatriculation qui doit être transporté à bord de cet aéronef pour toutes les opérations.
- (b) Un aéronef immatriculé dans un État étranger ne peut être immatriculé en République du Congo que s'il est radié du registre d'immatriculation de l'État étranger.
- (c) Le certificat d'immatriculation est délivré par l'ANAC conformément à la procédure préétablie et approuvée par le Directeur Général de l'ANAC à cet effet.
- (d) Le certificat d'immatriculation délivré par l'ANAC sera la reproduction du certificat présenté à l'appendice 3 du présent règlement.

La figure N°1 correspond au modèle de certificat applicable jusqu'au 25 novembre 2026.

La figure N°2 correspond au modèle de certificat applicable à compter du 26 novembre 2026.

- (e) Les certificats d'immatriculation seront établis dans la langue française et contiendront une traduction en anglais.

3 MARQUES DE NATIONALITÉ ET MARQUES D'IMMATRICULATION À UTILISER

- (a) Nul ne peut exploiter un aéronef civil immatriculé en République du Congo à moins que l'aéronef ne porte les marques de nationalité et d'immatriculation conformément aux exigences de la présente section.
- (b) La marque de nationalité des aéronefs immatriculés en République du Congo, communiquée à l'OACI, est constituée des deux (2) lettres « TN ».
- (c) La marque de nationalité précède la marque d'immatriculation d'un tiret.

- (d) La marque d'immatriculation, constituée par trois (03) lettres est assignée par l'ANAC.
- (e) Les combinaisons de trois (03) lettres utilisées pour la marque d'immatriculation ne doivent pas être confondues avec les groupes de cinq lettres employées dans le Code international des signaux, deuxième partie, avec les groupes de trois lettres commençant par Q employés dans le Code Q, avec le signal de détresse SOS, ou avec tous autres signaux d'urgence analogues, tels que XXX, PAN et TTT du règlement des télécommunications internationales.
- (f) Il est interdit d'enlever les marques apposées sur un aéronef immatriculé en République du Congo, sauf dans les cas suivants :
 - (1) l'aéronef est définitivement mis hors service ;
 - (2) il est nécessaire d'enlever les marques pour effectuer des travaux de maintenance ;
 - (3) l'ANAC demande l'enlèvement des marques ;
 - (4) l'ANAC autorise l'enlèvement des marques ;
 - (5) l'ANAC autorise la modification des marques.

4 EMPLACEMENT DES MARQUES SUR LES AÉRONEFS

4.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Les marques de nationalité et les marques d'immatriculation seront peintes sur l'aéronef, ou apposées par tout autre moyen assurant le même degré de fixité. Les marques seront tenues constamment propres et resteront toujours visibles.

4.2 Emplacement des marques sur les aérostats :

- (a) Dirigeables. Les marques des dirigeables doivent apparaître soit :
 - (1) sur l'enveloppe.
 - (2) sur les empennages.
- (3) si les marques sont portées par l'enveloppe, elles doivent être disposées :
 - (i). dans le sens de la longueur sur les deux côtés de l'enveloppe ; et
 - (ii). en outre sur la surface supérieure le long du méridien vertical.
- (4) si les marques sont portées par les empennages, elles doivent apparaître :
 - (i). sur l'empennage horizontal ; et
 - (ii). sur l'empennage vertical.
- (5) les marques sur l'empennage horizontal doivent être disposées :
 - (i). sur la moitié droite de la surface supérieure ;
 - (ii). sur la moitié gauche de la surface inférieure ;
 - (iii). le haut des lettres dirigé vers le bord d'attaque.
- (6) les marques sur l'empennage vertical doivent être disposées :
 - (i) sur la moitié inférieure de l'empennage, de chaque côté ; et
 - (ii) les lettres étant placées horizontalement.
- (b) Ballons sphériques (excepté les ballons libres non habités). Les marques doivent apparaître en deux endroits diamétralement opposés. Elles doivent être disposées près de l'équateur du ballon.
- (c) Ballons non sphériques (excepté les ballons libres non habités). Les marques doivent apparaître de chaque côté. Elles doivent être disposées près du maître-couple, immédiatement au-dessus de la bande de gréement ou des points d'attache des câbles de suspension de la nacelle.
- (d) Aérostats (excepté les ballons libres non habités). Les marques disposées latéralement doivent être visibles aussi bien des côtés que du sol.
- (b) Ballons libres non habités. Les marques doivent apparaître sur la plaque d'identité.

4.3 Emplacement des marques sur les aérodynes :

- (a) Ailes. Les marques des aérodynes doivent apparaître une fois sur l'intrados des ailes. Elles doivent être :
- (1) disposées sur la moitié gauche de l'intrados, à moins qu'elles ne s'étendent sur tout l'intrados.
 - (2) autant que possible disposées à égale distance des bords d'attaque et de fuite.
 - (3) le haut des lettres et des chiffres dirigés vers le bord d'attaque.
- (b) Fuselage (ou structure en tenant lieu) et empennage vertical. Les marques des aérodynes doivent apparaître soit :
- (1) de chaque côté du fuselage (ou de la structure en tenant lieu) entre les ailes et l'empennage.
 - (2) sur les moitiés supérieures de l'empennage vertical.
 - (3) lorsque les marques sont disposées sur un empennage à dérive unique, elles doivent apparaître de chaque côté de cette dérive.
 - (4) lorsqu'elles sont disposées sur un empennage à dérives multiples, elles doivent apparaître sur les faces extérieures des dérives extrêmes.
- (c) Cas spéciaux. Si un aérodyne ne comporte pas les éléments correspondant à ceux mentionnés aux paragraphes (a) et (b), les marques doivent apparaître de manière telle que l'aéronef puisse être facilement identifié.

5 DIMENSIONS DES MARQUES DE NATIONALITÉ ET DES MARQUES D'IMMATRICULATION

5.1 GÉNÉRALITÉS

- (a) Nul ne doit exploiter un aéronef à moins que cet aéronef n'affiche des marques répondant aux exigences relatives aux dimensions de la présente section.
- (b) Les lettres appartenant au même groupe de marques doivent être d'égale hauteur.

5.2 Dimensions des marques de nationalité et d'immatriculation pour les aérostats :

- (a) La hauteur des marques portées par les aéronefs plus légers que l'air (aérostats), à l'exception des ballons libres non habités, doit être d'au moins 50 centimètres.
- (b) Dans le cas des ballons libres non habités, les dimensions des marques seront déterminées par l'ANAC, compte tenu des dimensions de la charge utile à laquelle est fixée la plaque d'identité.
- (c) Cas spéciaux. Dans le cas d'un aérostat ne possédant pas de partie assez grande pour l'apposition des marques visées au paragraphe (a), les dimensions des marques seront déterminées par l'ANAC compte tenu de la nécessité d'une identification facile de l'aérostat.

5.3 Dimensions des marques de nationalité et d'immatriculation pour les aérodynes

- (a) Ailes. La hauteur des marques portées par les ailes des aéronefs plus lourds que l'air (aérodynes) doit être d'au moins 50 centimètres.
- (b) Fuselage (ou structure en tenant lieu) et empennage vertical. La hauteur des marques portées par le fuselage (ou par la structure en tenant lieu) et par l'empennage vertical des aérodynes doit être d'au moins 30 centimètres.
- (c) Cas spéciaux. Dans le cas d'un aérodyne ne possédant pas d'éléments correspondant à ceux visés aux paragraphes (a) et (b) ou dont les parties ne sont pas assez grandes pour l'apposition des marques qui sont indiquées dans ces paragraphes, les dimensions des marques seront déterminées par l'ANAC compte tenu de la nécessité d'une identification facile de l'aérodyne.

6 TYPES DE CARACTÈRES DES MARQUES DE NATIONALITÉ ET D'IMMATRICULATION

- (a) Les lettres sont en caractères romains majuscules, sans ornementation
- (b) La largeur de chaque caractère (sauf la lettre I) et la longueur des tirets sont les deux tiers de la hauteur d'un caractère.
- (c) Les caractères et les tirets sont en traits pleins et d'une couleur qui tranche nettement sur le fond.

L'épaisseur des traits est le sixième de la hauteur d'un caractère.

- (d) Chaque caractère sera séparé du caractère qui le précède ou le suit immédiatement par un espace au moins égal au quart de la largeur d'un caractère. Un tiret est ici considéré comme un caractère.

7 PLAQUE D'IDENTITÉ

- (a) L'aéronef porte une plaque d'identité sur laquelle est au moins inscrite sa marque de nationalité et sa marque d'immatriculation. La plaque doit être faite de métal à l'épreuve du feu ou de toute autre matière à l'épreuve du feu possédant les propriétés physiques convenables
- (b) Nul ne doit exploiter un aéronef immatriculé en vertu des lois de la République du Congo à moins que la plaque d'identité ne soit fixée à l'aéronef de manière bien visible près de l'entrée principale, soit à l'arrière du fuselage, ou :
- (1) dans le cas d'un ballon libre non habité, fixée de manière bien visible à l'extérieur de la charge utile ;
 - (2) dans le cas d'un aéronef télépiloté (RPA), fixée de manière bien visible près du compartiment principal ou, s'il n'y a pas d'entrée ou de compartiment principal, à l'extérieur de l'aéronef.

8 RADIATION

- (a) Le présent chapitre fixe les modalités et conditions de radiation d'un aéronef du registre d'immatriculation de la république du Congo, conformément aux dispositions de l'article II.1.10 du règlement n° 05/23-UEAC-066-CM-40 sus-visé.
- (b) Un aéronef est rayé du registre d'immatriculation à la demande de son propriétaire.
- (c) Toutefois, la radiation d'un aéronef au registre d'immatriculation peut être effectuée d'office, lorsque :
- (1) le propriétaire ne remplit plus les conditions fixées par la législation relative à l'attribution de la nationalité ou lorsqu'il cède son aéronef à une personne ne remplissant pas lesdites conditions, à moins qu'une dérogation n'ait été accordée ;
 - (2) en cas de réforme de l'aéronef ou de détérioration le mettant définitivement hors d'état de navigabilité ;
 - (3) en cas de disparition de l'aéronef depuis au moins six mois après la date d'envoi des dernières nouvelles.
- (d) Une fois l'aéronef radié, l'ANAC inscrit la radiation sur le registre d'immatriculation et délivre un certificat de radiation au demandeur.
- (e) Le certificat de radiation doit être la reproduction du certificat présenté à l'appendice 4 du présent règlement.
- (f) Les certificats de radiation seront établis dans la langue française et contiendront une traduction en anglais.
- (g) Les marques de nationalité et d'immatriculation, la plaque d'identification et l'adresse 24 bits de l'aéronef doivent être retirées de l'aéronef au moment de la radiation.
- (h) Les documents originaux suivants doivent être retournés à l'ANAC :
- (1) le certificat d'immatriculation ;
 - (2) le certificat de navigabilité ;
 - (3) le certificat acoustique ; et
 - (4) autres documents requis par la législation nationale.

9 REGISTRE DES MARQUES DE NATIONALITÉ ET DES MARQUES D'IMMATRICULATION :

- (a) Conformément aux dispositions de l'article II.1.2 du règlement n°05/23-UEAC-066-CM-40 susvisé, l'ANAC tiendra à jour un registre donnant, pour chaque aéronef immatriculé, les renseignements consignés sur le certificat d'immatriculation. Dans le cas des ballons libres non habités, le registre indiquera la date, l'heure et l'emplacement du lancement, le type du ballon et le nom de l'exploitant.
- (b) Les inscriptions effectuées sur le registre d'immatriculation sont notamment :

- (1) Inscription d'un aéronef sur le registre d'immatriculation
- (2) Réservation des marques d'immatriculation et immatriculation provisoire
- (3) Inscription sur le registre d'immatriculation d'un aéronef en construction en vue de la constitution d'une hypothèque sur cet aéronef
- (4) Inscription de toute modification aux caractéristiques d'un aéronef
- (5) Inscription d'un acte de location d'aéronef
- (6) Inscription des mutations de propriété par décès, des actes ou jugements translatifs, constitutifs ou déclaratifs de propriété ou de droits réels
- (7) Inscription d'un acte constitutif d'hypothèque
- (8) Inscription d'un procès — verbal de saisie
- (9) Exportation d'un aéronef
- (10) Mention à porter sur le certificat d'immatriculation
- (11) Délivrance d'États des inscriptions hypothécaires ou des procès-verbaux de saisie
- (12) Dérogations

Ces inscriptions seront effectuées conformément aux procédures approuvées par le DG de l'ANAC.

- (c) Sur demande, l'ANAC fournira des informations à un autre État contractant ou à l'OACI concernant l'immatriculation de l'aéronef et/ou la propriété de tout aéronef particulier immatriculé en la République du Congo.

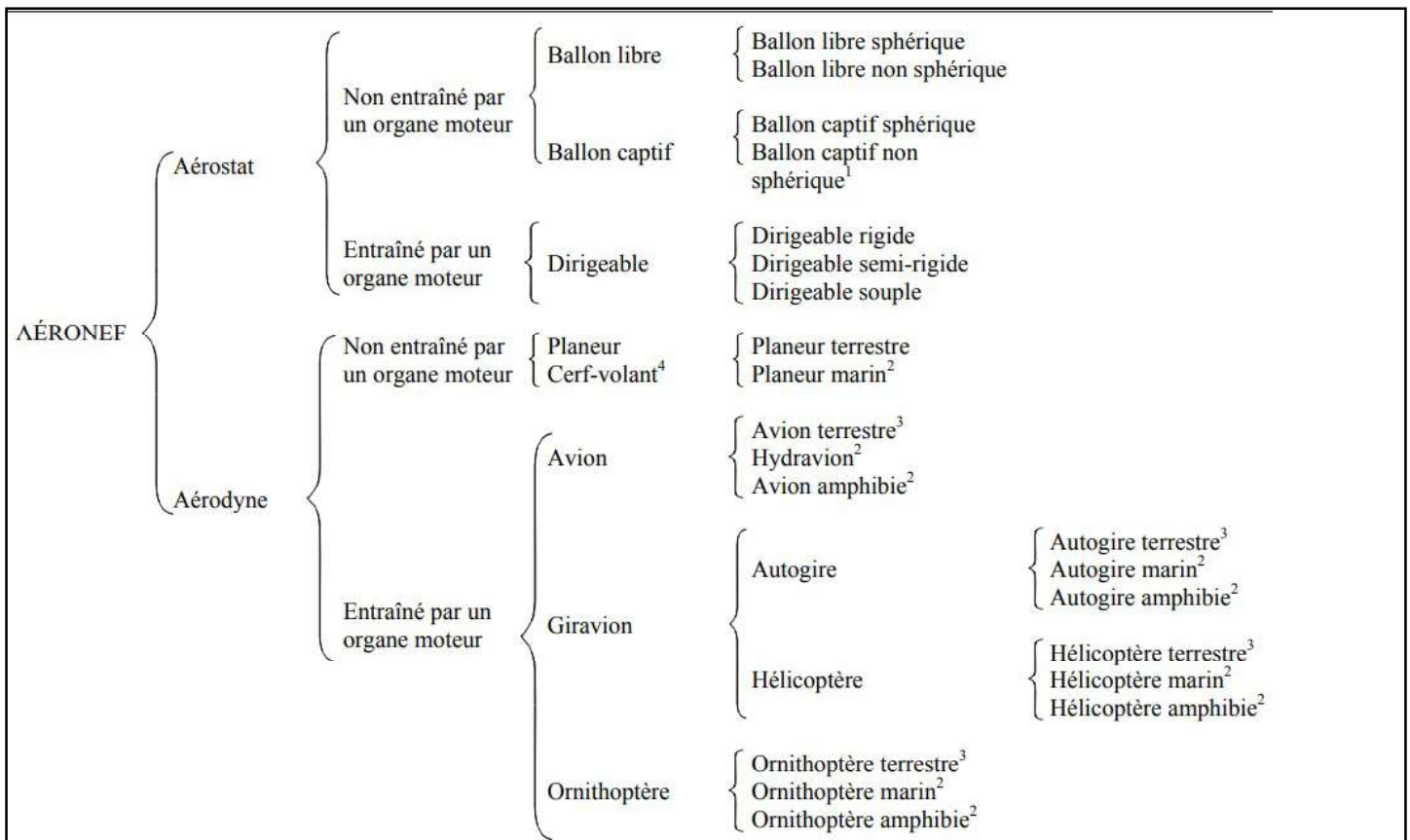
- (d) L'opération sur le registre d'immatriculation est nulle s'il s'avère que la demande a été établie sur la base de faux documents ou de fausses déclarations.

L'ANAC notifie au propriétaire d'un aéronef toute inscription ou radiation d'inscription relative à son aéronef.

1 DÉROGATIONS

- (a) Les dérogations en matière d'immatriculation des aéronefs civils sont accordées par le Directeur Général de l'ANAC conformément au décret n° 2019-217 du 13 août 2019 relatif aux dérogations en matière d'immatriculation des aéronefs civils.

APPENDICE 1 CLASSIFICATION DES AÉRONEFS



1. Généralement désigné « ballon cerf-volant ».

2. On peut ajouter, s'il y a lieu, selon la construction : « à flotteurs » ou « à coque ».

3. Comprend les aéronefs équipés d'un train d'atterrissage à skis (remplacer « terrestre » par « à skis »).

4. N'est mentionné que pour respecter l'intégralité de la classification.

APPENDICE 2 MODÈLE DE CERTIFICAT PROVISOIRE D'IMMATRICULATION

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE

DIRECTION GENERALE

BP : 128 ☎ 22 281 02 27

N° _____ /ANAC/DG/DSA.

REPUBLIQUE DU CONGO
Unité - Travail - Progrès



CERTIFICAT PROVISOIRE D'IMMATRICULATION
Provisory Certificate of Registration

N° _____

Le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, certifie que l'aéronef identifié ci-dessous :

The General Manager of National Civil Aviation Agency certifies aircraft identified below

Type :

Type

Numéro de série :

Serial number

Immatriculation :

Registration

Constructeur :

Manufacturer

Nom du propriétaire :

Name of owner

Adresse du propriétaire:

Address of owner

Est immatriculé à titre provisoire, en attendant la finalisation de sa certification.

Is registered temporarily pending finalization's certification

Date de délivrance :

Date of issue

Date d'expiration :

Date of expiry

Fait à Brazzaville, le

APPENDICE 3 MODÈLE DE CERTIFICAT D'IMMATRICULATION

(Modèle de CI applicable jusqu'au 25 novembre 2026)

 CI — DSA/SINA/ BIA-XX-XXXX	RÉPUBLIQUE DU CONGO REPUBLIC OF THE CONGO AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY CERTIFICAT D'IMMATRICULATION	N° DU CERTIFICAT : CERTIFICATE NUMBER
CERTIFICATE OF REGISTRATION		
1. Marques de nationalité et d'immatriculation Nationality and registration marks TN — I I I I I	2. Constructeur et désignation de l'aéronef donnée par le constructeur Manufacturer and manufacturer's designation of the aircraft	3. N° de série de l'aéronef Aircraft serial number
4. Nom du propriétaire Owner's name 5. Adresse du titulaire du certificat Owner's address		
6. Il est certifié par les présentes que l'aéronef ci-dessus désigné a été dûment inscrit dans le registre d'immatriculation de la République du Congo, conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale en date du 7 décembre 1944, le règlement n° 05/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 portant adoption du Code de l'Aviation Civile des États membres de la CEMAC, et l'annexe à l'arrêté n°XXXX relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs civils. It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the register of the Republic of Congo, in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944, Regulation No. 05/23-UEAC-066-CM-40 of June 18th, 2024 adopting the Civil Aviation Code of the CEMAC Member States, and the annex to order n°XXXX relating to nationality and registration marks of civil aircrafts.		
Le Directeur Général (signature) : The General Director Délivré le : I I II I II I I I I Date of issue		
N.B. : A retourner à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo en cas de vente ou de destruction de cet aéronef. To be returned to the National Civil Aviation Agency of Congo in the event of sale or destruction of this aircraft.		

Figure N° 1

(Modèle de CI applicable à compter du 26 novembre 2026)

 CI — DSA/SINA/BIA- XX-XXXX	REPUBLIQUE DU CONGO REPUBLIC OF THE CONGO AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY CERTIFICAT D'IMMATRICULATION CERTIFICATE OF REGISTRATION	N° DU CERTIFICAT : CERTIFICATE NUMBER
7. Marques de nationalité et d'immatriculation Nationality and registration marks TN — I _ I _ I _ I	8. Constructeur et désignation de l'aéronef Manufacturer and designation of the aircraft	9. N° de série de l'aéronef Aircraft serial number
4a. Délivré à : Issued to Base de l'immatriculation (cocher une seule case) : Basis of registration (check one) ☐ propriété de l'aéronef / ownership of aircraft ☐ exploitant de l'aéronef / operator of aircraft ☐ autre (expliquer) / other (explain) : 4b. Adresse du titulaire du certificat : Address of certificate holder 5. Nom et coordonnées du propriétaire, s'il est différent de celui du titulaire du certificat : Name and contact information of owner, if different from certificate holder Nom et prénom(s) : Full name Adresse physique : Physical address N° de téléphone : Phone No. E-mail E-mail :		
10. 6. Il est certifié par les présentes que l'aéronef ci-dessus désigné a été dûment inscrit dans le registre d'immatriculation de la République du Congo, conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale en date du 7 décembre 1944, le règlement n° 05/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 portant adoption du Code de l'Aviation Civile des États membres de la CEMAC, et l'annexe à l'arrêté n°XXXX relatif aux marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs civils. It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the register of the Republic of Congo, in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944, Regulation No. 05/23-UEAC-066-CM-40 of June 18th, 2024 adopting the Civil Aviation Code of the CEMAC Member States, and the annex to order n°XXXX relating to nationality and registration marks of civil aircrafts.		
Le Directeur Général (signature) : The General Director Délivré le : I _ I _ II _ I _ II _ I _ I _ I _ I Date of issue		
N.B. : A retourner à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo en cas de vente ou de destruction de cet aéronef. To be returned to the National Civil Aviation Agency of Congo in the event of sale or destruction of this aircraft.		

Figure N°2
APPENDICE 4 MODÈLE DE CERTIFICAT DE RADIATION

 CR — DSA/SINA/BIA-XX-XXXX	RÉPUBLIQUE DU CONGO REPUBLIC OF THE CONGO AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY CERTIFICAT DE RADIATION CERTIFICATE OF DEREGISTRATION	N° DU CERTIFICAT : CERTIFICATE NUMBER
1. Marques de nationalité et d'immatriculation Nationality and registration marks TN — I I I I	2. Constructeur et désignation de l'aéronef Manufacturer and designation of the aircraft	3. N° de série de l'aéronef Aircraft serial number
4a. Délivré à : Issued to Base de l'immatriculation (cocher une seule case) : Basis of registration (check one) ☐ propriété de l'aéronef / ownership of aircraft ☐ exploitant de l'aéronef / operator of aircraft ☐ autre (expliquer) / other (explain) : 4b. Adresse du titulaire du certificat : Address of certificate holder 5. Nom et coordonnées du propriétaire, s'il est différent de celui du titulaire du certificat : Name and contact information of owner, if different from certificate holder Nom et prénom(s) : Full name Adresse physique : Physical address N° de téléphone : Phone No. E-mail : E-mail		
6. Il est certifié par les présentes que l'aéronef ci-dessus désigné a été dûment supprimé du registre d'immatriculation de la République du Congo, et que le certificat d'immatriculation a été annulé. It is hereby certified that the above described aircraft has been duly removed from the register of the Republic of Congo, on _____ and the Certificate of Registration has been cancelled.		
6a. Raison(s) de la radiation, si elle est connue : Reason(s) for deregistration, if known		
Le Directeur Générale (signature) : The General Director		
Délivré le : I I II I II I I I I Date of issue		

Arrêté n° 2998 du 19 août 2025 relatif à la navigabilité des aéronefs civils

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, en son annexe 14 ;

Vu le traité révisé instituant la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale du 25 juin 2008 ;

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 la 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° 2010-825 du 31 décembre 2010 portant réglementation de la sécurité aérienne ;

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

Vu le décret n° 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 à la navigabilité et au bruit des aéronefs, aux émissions moteurs d'aviation et aux émissions de CO2 des avions.

Article 2 : Les règles applicables à la navigabilité et au bruit des aéronefs, aux émissions des moteurs d'aviation et aux émissions de CO2 des avions, sont fixées à 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° 4 356/MTACMM/CAB du 31 mars 2014 relatif à la navigabilité des aéronefs civils, modifié par l'arrêté n° 11 065/MTACMM/CAB du 13 juin 2019 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des éléments d'aéronefs, ainsi que l'arrêté n° 12 442/MPSIRTACMM/MTE relatif à la protection de l'environnement en matière d'aviation civile, 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 À L'ARRÊTÉ RELATIF À LA NAVIGABILITÉ

DES AÉRONEFS CIVILS

édition du 1^{er} Juin 2025

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS

AMENDEMENTS				
N°		Applicable le	Inscrit le	par
OACI	ANAC			
1-110	00	Incorporés dans la présente édition		ANAC
1-14				
1-11				
1-2				

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

Référence du document	Sources	Titre du document	N° Amendement
Annexe 8	OACI	Navigabilité des aéronefs	13 ^{ème} édition, amendements 106 à 110
Annexe 16	OACI	Protection de l'environnement Volume I – Bruit des aéronefs	8 ^{ème} édition, amendements 13 et 14
Annexe 16	OACI	Protection de l'environnement Volume II – Émissions des moteurs d'aviation	5 ^{ème} édition, amendements 10 et 11
Annexe 16	OACI	Protection de l'environnement Volume III – Émissions de CO ₂ des avions	1 ^{ère} édition, amendements 01 et 02

TABLE DES MATIÈRES

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 Domaine d'application

1.2 Définitions

1.3 Abréviations

2 CERTIFICATION DE TYPE

2.1 Domaine d'application

2.2 Acceptation des certificats de type

2.3 Suspension d'un certificat de type

2.4 Révocation d'un certificat de type

2.5 Transfert d'un certificat de type

2.6 Délivrance d'un certificat de type supplémentaire

2.7 Certificat libératoire pour les pièces et équipements

3 PRODUCTION (RÉSERVÉ)

4 CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

4.1 Domaine d'application

4.2 Admissibilité

4.3 Délivrance d'un certificat de navigabilité

4.4 Validité d'un certificat de navigabilité

4.5 Modèle de certificat de navigabilité

4.6 Amendement d'un certificat de navigabilité

4.7 Transfert ou restitution d'un certificat de navigabilité

4.8 Renseignements relatifs à l'aéronef — limites d'emploi

4.9 Perte temporaire de la navigabilité

4.10 Cas d'un aéronef endommagé

4.11 Délivrance d'un permis de vol spécial

5 PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

5.1 Certification acoustique

5.2 Émissions des moteurs d'aviation

5.3 Émissions de CO₂ des avions

6 MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

6.1 Domaine d'application

6.2 Responsabilités relative au maintien de la navigabilité

6.2.1 Responsabilité de l'état

6.2.2 Responsabilités du propriétaire ou de l'exploitant

6.3 Notification des défauts

6.4 Taches du maintien de la navigabilité

6.5 Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant

6.6 Programme d'entretien de l'aéronef

6.7 Données de modifications et réparations

6.8 Consignes de navigabilité

6.9 Enregistrement du maintien de la navigabilité des aéronefs

6.9.1 Système d'enregistrement du maintien de la navigabilité des aéronefs

6.9.2 Système de compte rendu matériel

6.9.2 Transfert des enregistrements de maintien de navigabilité d'aéronef

6.10 Normes d'entretien

6.10.1 Données d'entretien

6.10.2 Exécution de l'entretien

6.10.3 Défauts d'aéronefs

6.11 Programme de masse et centrage

7. APPROBATIONS DES ASPECTS NAVIGABILITÉ DES OPÉRATIONS SPÉCIFIQUES

7.1 Approbation pour les opérations à temps de déroutement prolongé (EDTO)

7.2 Approbation RVSM

7.3 Approbation CAT II/III

7.4 Approbation PBN

Appendice 1 Modèle de certificat d'acceptation de type

Appendice 2 Modèle de certificat de navigabilité

Appendice 3 Modèle de certificat de navigabilité RPA

Appendice 4 Modèle de certificat acoustique

1. GÉNÉRALITÉS

1.1. DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent règlement a pour objet de mettre en œuvre les dispositions des Chapitres II-3 et II-5 du règlement n°05/23-UEAC-066-CM-40 sus-visé, qui portent notamment sur :
- (1) La certification d'aéronefs et des produits aéronautiques ;
 - (2) Les conditions techniques d'exploitation des aéronefs ;
 - (3) La protection de l'environnement en matière d'aviation civile ;
 - (4) Le maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits aéronautiques ; et
 - (5) L'approbation des aspects navigabilité des opérations spécifiques.
- (b) Il s'applique à tous les aéronefs civils immatriculés en République du Congo et à tous les produits aéronautiques destinés à y être installés.
- (b) Les dispositions relatives à la navigabilité des aéronefs télépilotes et des postes de télépilotage seront applicables à compter du 26 novembre 2026.

1.2. DÉFINITIONS

- (a) Dans le présent règlement, les définitions suivantes ont les significations indiquées 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.

Le terme « aéronef » englobe les aéronefs télépilotes.

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

(3) À l'épreuve du feu. Capable de tenir pendant 15 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.

Les caractéristiques d'une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685.

(4) Approuvé. Accepté par l'ANAC comme convenant à une fin particulière.

(5) Avion. Aérodyné entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

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

(7) Conception de type. Ensemble de données et d'informations nécessaires à la définition d'un type d'aéronef, de poste de télépilotage, de moteur ou d'hélice aux fins de la détermination de la navigabilité.

(8) Configuration (d'un avion). Combinaison particulière des positions des éléments mobiles (volets hypersustentateurs, train d'atterrissage, etc.) dont dépendent les caractéristiques aérodynamiques de l'avion.

(9) En état de navigabilité. État d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, 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.

(10) Enregistrements de maintenance. Enregistrements indiquant les détails des travaux de maintenance effectués sur un aéronef, un moteur, une hélice ou une pièce connexe.

(11) État de conception. État qui a juridiction sur l'organisme responsable de la conception de type.

(12) État de conception d'une modification. État qui a juridiction sur la personne ou l'organisme responsable de la conception de la modification ou de la réparation d'un aéronef, d'un moteur ou d'une hélice.

(13) État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

(14) Fiche de maintenance. Document qui contient une certification confirmant que les travaux de maintenance auxquels il se rapporte ont été effectués de façon satisfaisante conformément au règlement applicable de navigabilité.

(15) Groupe motopropulseur. Système comprenant tous les moteurs, les éléments du système d'entraînement

(le cas échéant) et les hélices (si elles sont installées), leurs accessoires, les éléments auxiliaires et les circuits de carburant et d'huile installés sur un aéronef, mais excluant les rotors des hélicoptères.

(16) Hélicoptère. Aérodynes 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.

(17) Justification satisfaisante. Ensemble de documents ou d'activités qu'un État contractant accepte comme étant suffisant pour démontrer la conformité à un règlement de navigabilité.

(18) Liaison C2. Liaison de données établie entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol.

(19) Maintenance. Exécution des tâches sur un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur, une hélice ou une pièce connexe qui sont nécessaires au maintien de la navigabilité de l'aéronef, du poste de télépilotage, du moteur, de l'hélice ou de la pièce connexe. Il peut s'agir de l'une quelconque ou d'une combinaison des tâches suivantes : révision, inspection, remplacement, correction de défectuosité et intégration d'une modification ou d'une réparation.

(20) Maintien de la navigabilité. Ensemble de processus par lesquels un aéronef, un poste de télépilotage, un moteur, une hélice 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.

(21) Manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant ou Manuel des spécifications 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.

(22) 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.

(23) Modification. Changement apporté à la conception de type d'un aéronef, d'un moteur ou d'hélices.

(24) Modification majeure. Dans le cas d'un produit aéronautique pour lequel un certificat de type a été délivré, changement apporté à la conception de type qui a un effet appréciable, ou un effet non négligeable, sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurale, le fonctionnement du ou des moteurs, les caractéristiques de vol, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles ou d'autres aspects ou qualités qui influent sur les caractéristiques du produit en matière de navigabilité ou d'environnement

(25) Modification mineure. Modification autre qu'une modification majeure.

(26) 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).

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

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

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

(30) Principes des facteurs humains. Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance aéronautiques 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

(31) Produit aéronautique. Tout aéronef, moteur, hélice, ou toute pièce destinée à y être posée.

(32) Recertification. Certification d'un aéronef avec ou sans révision de ses niveaux acoustiques de certification, par rapport à une norme différente de celle en fonction de laquelle il a été certifié à l'origine.

(33) Règlement applicable de navigabilité. Règlement de navigabilité complet et détaillé établi, adopté ou accepté par un État contractant pour la classe d'aéronefs, le poste de télépilotage, le moteur ou l'hélice considérés.

(34) Renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité (MCAI). Prescriptions obligatoires concernant la modification, le remplacement de pièces ou l'inspection d'un aéronef, ainsi que la modification des limites et procédures pour la sécurité de l'utilisation de l'aéronef. Parmi ces renseignements figurent ceux que les États contractants publient sous forme de consignes de navigabilité.

(35) 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.

(36) Réparation majeure. Toute réparation d'un produit aéronautique qui peut avoir un effet appréciable sur la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du ou des moteurs, les caractéristiques de vol ou d'autres qualités qui influent sur les caractéristiques du produit en matière de navigabilité ou d'environnement.

(37) Réparation mineure. Réparation autre qu'une réparation majeure.

(38) Résistant au feu. Capable de tenir pendant 5 minutes à la chaleur engendrée par une flamme.

Les caractéristiques d'une flamme acceptable figurent dans la norme ISO 2685.

(39) Type d'aéronef orphelin. Aéronef dont le certificat de type a été révoqué par l'État de conception et qui n'a plus d'État de conception désigné aux termes du présent règlement. Les aéronefs de ce type ne satisfont pas aux normes du présent règlement.

1.3.ABRÉVIATIONS

(a) Les abréviations utilisées dans le présent règlement ont les significations indiquées ci-après :

- AD Consigne de Navigabilité
- ANAC Agence Nationale de l'Aviation Civile du Congo = Autorité
- APU Groupe Auxiliaire de Puissance (Auxiliary Power Unit)
- CAT Certificat d'acceptation de type (Certificate of acceptance of TC)
- CAT Opérations d'approche et d'atterrissage aux instruments
- CRM Compte rendu matériel (Technical Logbook)
- CTA Certificat de transporteur aérien
- EDTO Vol à temps de déroutement prolongé
- ETSO Norme de performance minimale européenne
- OACI Organisation de l'aviation civile internationale
- OMA Organisme de maintenance agréé
- PBN Navigation basée sur les performances
- PMA Approbation de fabrication de pièce de remplacement et de modification
- RPA Aéronef télépiloté (Remotely Piloted Aircraft)
- RPS Poste de télépilotage (Remote Pilot Station)
- RVSM Minimum de séparation verticale réduit
- STC Certificat de type supplémentaire
- TC Certificat de type
- TSO Norme de performance minimale

2. CERTIFICATION DE TYPE

2.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Ce chapitre s'applique à tous les aéronefs qui sont immatriculés en République du Congo, ainsi qu'aux moteurs et hélices, équipés sur ces aéronefs et faisant l'objet de certification de type distincte.
- (b) Nul ne peut exploiter un aéronef dans la République du Congo ou demander l'immatriculation d'un aéronef dans la République du Congo à moins que cet aéronef et les produits aéronautiques qu'il contient aient reçu une certification de type de l'État de conception.

2.2 ACCEPTATION DES CERTIFICATS DE TYPE

- (a) La délivrance d'un certificat de type par l'autorité primaire de certification constitue la preuve de la conformité d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, d'un moteur ou d'une hélice aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.
- (b) Les prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité, publiées par les autorités de l'aviation civile des États-Unis d'Amérique (FAA), des États membres de l'Union Européenne (EASA), du Canada (TCCA), du Brésil (ANAC Brésil) et de la République Populaire de Chine (CAAC), pour la certification de type d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, d'un moteur ou d'une hélice, ou pour toute modification d'une telle certification de type sont acceptées par l'ANAC.
- (c) L'ANAC reconnaît et accepte directement le certificat de type d'un aéronef, d'un poste de télépilotage, d'un moteur ou d'une hélice, délivré par les autorités primaires de certification mentionnées au paragraphe (b) ci-dessus.
- (d) L'ANAC peut accepter un certificat de type délivré par l'Autorité d'un État contractant de l'OACI autre que ceux mentionnés au paragraphe (b) ci-dessus, sur la base d'une justification satisfaisante de la conformité du type d'aéronef, de poste de télépilotage, de moteur ou d'hélice aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité.
- (e) L'acceptation de la certification de type de l'aéronef télépiloté englobera le poste de télépilotage et la liaison C2, qui sont définis dans les parties appropriées.
- (f) Le certificat d'acceptation de type délivré par l'ANAC sera la reproduction du certificat présenté à l'appendice 1 du présent règlement.

2.3 SUSPENSION D'UN CERTIFICAT DE TYPE

- (a) À la suite d'une suspension d'un certificat de type d'aéronef accepté par l'ANAC conformément au paragraphe 2.2, les certificats de navigabilité correspondants des aéronefs immatriculés en République du Congo seront suspendus, sans délai, durant toute la période de suspension dudit certificat de type.
- (b) À la suite d'une suspension du certificat de type d'un moteur ou d'une hélice acceptée par l'ANAC conformément au paragraphe 2.2, les certificats de navigabilité des aéronefs équipés de ces types de moteur ou d'hélice seront suspendus, sans délai, durant toute la période de suspension dudit certificat de type.

2.4 RÉVOCATION D'UN CERTIFICAT DE TYPE

- (a) À la suite d'une révocation d'un certificat de type d'aéronef accepté par l'ANAC conformément au paragraphe 2.2, les certificats de navigabilité correspondants des aéronefs immatriculés en République du Congo deviennent caducs sans délai.
- (b) À la suite d'une révocation d'un certificat de type d'un moteur ou d'une hélice acceptée par l'ANAC conformément au paragraphe 2.2, les certificats de navigabilité correspondants des aéronefs équipés de ces types de moteur ou d'hélice et immatriculés en République du Congo deviennent caducs sans délai.

2.5 TRANSFERT D'UN CERTIFICAT DE TYPE

- (a) À la suite d'un transfert d'un certificat de type d'aéronef accepté par l'ANAC conformément au paragraphe 2.2 :
 - (1) Les certificats de navigabilité des aéronefs correspondants sont mis à jour lors du prochain renouvellement de certificat de navigabilité ;
 - (2) En cas de changement d'État de conception et de non-reconnaissance par l'ANAC des certificats de type délivrés par le nouvel État, les certificats de navigabilité des aéronefs correspondants deviennent caducs sans délai.
- (b) Suite à un transfert d'un certificat de type d'un moteur ou d'une hélice acceptée par l'ANAC conformément au paragraphe 2.2 :
 - (1) Les certificats acoustiques des aéronefs correspondants sont mis à jour lors du prochain renouvellement de certificat de navigabilité ;
 - (2) En cas de changement d'État de conception et de non-reconnaissance par l'ANAC des certificats de type délivrés par cet État, les certificats de navigabilité des aéronefs équipés de ces types de moteur ou d'hélice deviennent caducs sans délai.

2.6 CERTIFICAT LIBÉRATOIRE POUR LES PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS

- (a) La conformité des pièces et équipements à installer sur un aéronef ou élément d'aéronef détenteur d'un certificat de type doit être démontrée :
- (1) dans le cadre des procédures de certification de type pour l'aéronef ou l'élément d'aéronef dans lequel elles doivent être installées ; ou
 - (2) le cas échéant, en vertu des procédures d'autorisation TSO/ETSO ; ou
 - (3) dans le cas de pièces standards, conformément aux normes reconnues officiellement.
- (b) Aucune pièce ou équipement, à l'exception de pièce standard, n'est admissible en vue de son installation sur un aéronef ou un élément d'aéronef à moins d'être accompagné d'un document libératoire autorisé, attestant de la navigabilité et de la conformité de la pièce ou de l'équipement.

3. PRODUCTION (RÉSERVÉ)

4. CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

4.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Ce chapitre prescrit les exigences requises pour la délivrance des certificats de navigabilité pour les aéronefs immatriculés en République du Congo.
- (b) L'ANAC délivre un certificat de navigabilité à un aéronef immatriculé en République du Congo sur la base d'une justification satisfaisante de la conformité de l'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité ainsi qu'aux exigences du présent règlement.

4.2 ADMISSIBILITÉ

- (a) Tout propriétaire ou représentant du propriétaire d'un aéronef immatriculé en République du Congo peut demander un certificat de navigabilité pour cet aéronef.
- (b) Chaque demandeur d'un certificat de navigabilité doit faire sa demande en utilisant le formulaire préétabli par l'ANAC à cet effet. Le certificat sera délivré conformément à une procédure approuvée par le DG de l'ANAC.

4.3 DÉLIVRANCE D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) Un certificat de navigabilité est délivré si :
- (1) le demandeur présente la preuve à l'ANAC que l'aéronef est conforme à une définition de type approuvée en vertu d'un TC et ainsi qu'aux STC et AD applicables de l'État de conception et de l'État d'immatriculation;
 - (2) l'aéronef a été inspecté conformément aux prescriptions du présent règlement et jugé en état de navigabilité au cours des trente (30) derniers jours calendaires par des personnes autorisées par l'ANAC; et
 - (3) l'ANAC constate, après une inspection, que l'aéronef est conforme à la conception de type et qu'il est en état de fonctionner en toute sécurité.
- (b) le certificat de navigabilité délivré à un aéronef télépiloté doit contenir une justification de l'état de navigabilité du système d'aéronef télépiloté (RPAS), en tant que système complet, pour garantir qu'il est conforme à la conception de type et en état de fonctionner en sécurité.
- (c) Quand un aéronef importé pour l'immatriculation au Congo, possède un certificat de navigabilité en cours de validité délivré par un État contractant, l'ANAC peut considérer que ce certificat de navigabilité constitue une justification satisfaisante ou un élément satisfaisant de justification de la conformité de l'aéronef aux prescriptions de conception du règlement applicable de navigabilité pour la délivrance d'un certificat de navigabilité.

4.4 VALIDITÉ DU CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) Un certificat de navigabilité, à moins qu'il ne soit restitué, suspendu, révoqué, a une validité de douze (12) mois.
- (b) La demande de renouvellement d'un certificat de navigabilité doit être soumise au moins vingt-cinq (25) jours avant la date d'expiration du certificat. Elle doit être accompagnée d'un dossier constitué

conformément aux dispositions de la procédure approuvée par le DG de l'ANAC.

- (c) Le titulaire du certificat de navigabilité doit fournir un accès à l'aéronef pour lequel ce certificat de navigabilité a été délivré afin de permettre à l'ANAC, y compris tout autre organisme de surveillance délégué par celle-ci, d'effectuer les inspections nécessaires.
- (d) Le maintien de la navigabilité de l'aéronef doit être constaté au moyen de vérifications périodiques effectuées à des intervalles déterminés en tenant compte du temps d'utilisation et de la nature de cette utilisation.
- (e) Un certificat de navigabilité est renouvelé ou reste en état de validité tant que :
 - (1) L'aéronef est conforme à sa conception de type approuvée ;
 - (2) Le certificat de type de l'aéronef est valide ;
 - (3) Les exigences de maintien de la navigabilité sont respectées ;
 - (4) L'aéronef est entretenu conformément au programme d'entretien approuvé ;
 - (5) L'aéronef est immatriculé en République du Congo ; ou
 - (6) Le certificat n'a pas été suspendu ou retiré, ou fait l'objet d'une renonciation.
- (f) En cas de suspension ou de retrait, le certificat de navigabilité doit être restitué à l'ANAC.

4.5 MODÈLE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) Le certificat de navigabilité des aéronefs, sauf les aéronefs télépilotes (RPA), délivré par l'ANAC sera la reproduction du certificat présenté à l'appendice 2 du présent règlement.
- (b) le certificat de navigabilité des aéronefs télépilotes (RPA) délivré par l'ANAC sera la reproduction du certificat présenté à l'appendice 3 du présent règlement
- (c) Le certificat de navigabilité est établi en français et contient une traduction en anglais.
- (d) Tous les aéronefs employés à la navigation aérienne doivent avoir à bord leur certificat de navigabilité.

4.6 AMENDEMENT D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) L'ANAC peut amender un certificat de navigabilité :
 - (1) à la demande du propriétaire, de l'exploitant ; ou alors
 - (2) sur sa propre initiative.
- (b) Un amendement peut être apporté dans les conditions suivantes :
 - (1) modification de l'aéronef (STC ou TC amendé) ;
 - (2) un changement du modèle d'avion ; et
 - (3) une modification des limites d'exploitation d'un aéronef.

4.7 TRANSFERT OU RESTITUTION D'UN CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

- (a) Le propriétaire doit transférer le certificat de navigabilité de l'aéronef :
 - (1) au locataire lors de la location de l'avion à l'intérieur ou à l'extérieur de la République du Congo ;
 - (2) à l'acheteur en cas de vente de l'aéronef en République du Congo.
- (b) Le propriétaire doit restituer le certificat de navigabilité d'un aéronef à l'ANAC lors de la vente de cet aéronef en dehors de la République du Congo.

4.8 RENSEIGNEMENTS RELATIFS À L'AÉRONEF — LIMITES D'EMPLOI

- (a) Chaque aéronef doit être doté :
 - (1) d'un manuel de vol ;
 - (2) de plaques indicatrices ; et
 - (3) de documents indiquant les limites d'emploi approuvées dans lesquelles l'aéronef est jugé en état de

navigabilité, conformément aux dispositions du présent règlement et comportant les instructions et renseignements complémentaires nécessaires à la sécurité d'utilisation.

4.9 PERTE TEMPORAIRE DE LA NAVIGABILITÉ

- (a) Si un aéronef n'est pas maintenu en état de navigabilité conformément aux dispositions du présent règlement, cet aéronef ne peut être utilisé que lorsqu'il aura été remis en état de navigabilité.
- (b) Dans le cas d'un aéronef télépilote qui doit être remis en état de navigabilité, cette disposition s'applique au RPS du RPA, à la ou aux liaisons C2 requises et à tout autre composant défini dans le règlement applicable de navigabilité.

4.10 CAS D'UN AÉRONEF ENDOMMAGÉ

- (a) L'ANAC, en cas de dommages sur tout aéronef immatriculé en République du Congo, jugera si les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, conformément au présent règlement :
 - (1) l'ANAC interdira à l'aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité si elle considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité ;
 - (2) l'ANAC pourra dans des cas exceptionnels, prescrire des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef pourra voler, sans passagers payants, jusqu'à un aéroport où il sera remis en état de navigabilité ; et
 - (3) l'ANAC permettra à l'aéronef de reprendre son vol si elle considère que les dégâts sont tels que l'aéronef est encore en état de navigabilité.
- (b) Si les dégâts se produisent ou sont constatés lorsque l'aéronef immatriculé en République du Congo se trouve sur le territoire d'un État contractant, les autorités de cet État doivent :
 - (1) empêcher l'aéronef de reprendre son vol ; et
 - (2) aviser immédiatement l'ANAC en lui communiquant tous les renseignements nécessaires pour lui permettre de formuler le jugement mentionné au paragraphe (a) ci-dessus.
- (c) Si l'ANAC considère que les dégâts sont tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, il interdira à cet aéronef de reprendre son vol jusqu'à ce qu'il soit remis en état de navigabilité. Toutefois, l'ANAC peut, dans des cas exceptionnels, prescrire des limites d'emploi spéciales dans lesquelles l'aéronef pourra effectuer un vol non commercial jusqu'à un aéroport où il sera remis en état de navigabilité. Lors de la prescription des limites d'emploi en question, l'ANAC tiendra compte de toutes les limitations proposées par l'État contractant qui, en application du paragraphe (b) ci-dessus, a empêché l'aéronef de reprendre son vol. Cet État contractant doit autoriser ce vol, ou les vols envisagés, dans les limites prescrites.
- (d) Si l'ANAC considère que les dégâts ne sont pas tels que l'aéronef n'est plus en état de navigabilité, l'aéronef sera autorisé à reprendre son vol.

4.11 DÉLIVRANCE D'UN PERMIS DE VOL SPÉCIAL

- (a) Un permis de vol spécial est délivré lorsqu'un aéronef ne satisfait pas pleinement aux spécifications de navigabilité qui le concernent, mais est capable de voler en sécurité, dans le but de :
 - (1) effectuer les essais après maintenance ;
 - (2) faire un vol de convoyage vers une base d'entretien pour y effectuer la maintenance, ou pour un stockage;
 - (3) livrer l'aéronef ;
 - (4) éloigner l'aéronef d'une zone de danger imminent, ou en cas de force majeure.
- (b) Dans le cas d'un permis de vol spécial, l'ANAC exige une approbation pour remise en service enregistrée dans le dossier de l'aéronef, délivrée par une personne habilitée ou un organisme de maintenance agréé par l'ANAC, stipulant que l'aéronef en question a été inspecté et a été jugé sûr pour le vol prévu.
- (c) L'exploitant aérien doit obtenir toutes les autorisations de survol requises des pays à survoler sur les vols en dehors de la République du Congo.
- (d) Le permis de vol spécial est valide pour la date et la durée mentionnée sur le permis de vol mais ne dépasse pas 72 heures.

5. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

5.1 Certification acoustique

- (a) La certification acoustique est validée par l'État d'immatriculation d'un aéronef sur la base de la production de preuves satisfaisantes que l'aéronef répond à des spécifications au moins égales aux normes applicables qui figurent dans l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.
- (b) Dans le cas d'une demande de recertification acoustique, celle-ci sera validée par l'État d'immatriculation d'un aéronef sur la base de la production de preuves satisfaisantes selon lesquelles l'aéronef répond à des spécifications au moins égales aux normes applicables qui figurent dans l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale. La date utilisée par l'ANAC pour déterminer la base de recertification sera la date d'acceptation de la première demande de recertification.
- (c) Tous les aéronefs immatriculés en République du Congo, pour lesquels des niveaux maximaux de bruit ont été définis dans le Volume I de l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, doivent être dotés d'un certificat acoustique.
- (d) Le certificat acoustique délivré par l'ANAC doit se trouver à bord de l'aéronef, et sera la reproduction du certificat présenté à l'appendice 4 du présent règlement.
- (e) Un certificat acoustique délivré par l'ANAC contient au moins les renseignements suivants :

Rubrique 1.	Nom de l'État.
Rubrique 2.	Titre du document de certification acoustique.
Rubrique 3.	Numéro du document.
Rubrique 4.	Marque de nationalité ou marque commune et marques d'immatriculation.
Rubrique 5.	Constructeur et désignation de l'aéronef par le constructeur.
Rubrique 6.	Numéro de série de l'aéronef.
Rubrique 7.	Constructeur, type et modèle du moteur.
Rubrique 8.	Type et modèle d'hélices pour les avions à hélices.
Rubrique 9.	Masse maximale au décollage en kilogrammes.
Rubrique 10.	Masse maximale à l'atterrissage en kilogrammes pour les certificats délivrés au titre des Chapitres 2, 3, 4, 5, 12 et 14 de la présente Annexe.
Rubrique 11.	Chapitre et section de la présente Annexe, en vertu desquels l'aéronef a été certifié.
Rubrique 12.	Modifications supplémentaires introduites aux fins de la conformité avec les normes applicables de certification acoustique.
Rubrique 13.	Niveau de bruit latéral/à plein régime dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 2, 3, 4, 5, 12 et 14 de la présente Annexe.
Rubrique 14.	Niveau de bruit au survol dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 2, 3, 4, 5, 12 et 14 du volume I de l'annexe 16 à la Convention.
Rubrique 15.	Niveau de bruit au survol dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 2, 3, 4, 5, 12 et 14 du volume I de l'annexe 16 à la Convention.
Rubrique 16.	Niveau de bruit au survol dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 6, 8, 11 et 13 du volume I de l'annexe 16 à la Convention.
Rubrique 17.	Niveau de bruit au décollage dans l'unité correspondante pour les documents délivrés au titre des Chapitres 8, 10 et 13 du volume I de l'annexe 16 à la Convention.
Rubrique 18.	Déclaration de conformité, y compris en référence à l'Annexe 16 - Volume I à la Convention relative à l'aviation civile internationale.
Rubrique 19.	Date de délivrance du document de certification acoustique.
Rubrique 20.	Signature de l'Autorité.

- (f) Les titres des rubriques sur le certificat acoustique sont uniformément numérotés à l'aide de chiffres arabes comme il est indiqué au paragraphe (d) de façon que sur tout document, quel que soit l'ordre adopté, le numéro renvoie toujours au même titre de rubrique.
- (g) En vue de l'obtention d'un certificat acoustique, le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef doit en faire la demande conformément à la procédure approuvée par le Directeur Général de l'ANAC.
- (h) La République du Congo reconnaît la validité d'une certification acoustique délivrée par un autre État contractant ou par l'État de conception à condition que les spécifications en vertu desquelles elle a été délivrée soient au moins égales aux normes applicables qui figurent dans l'amendement en vigueur de l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

- (i) L'ANAC suspendra ou révoquera la certification acoustique d'un aéronef immatriculé en République du Congo si ledit aéronef ne répond plus aux normes acoustiques applicables. L'ANAC n'annulera pas la suspension d'une certification acoustique ni n'accordera une nouvelle certification tant que l'aéronef en question ne sera pas jugé, après un nouvel examen, conforme aux normes acoustiques applicables.
- (j) La République du Congo, n'étant pas un État de conception, a choisi d'accepter la certification acoustique initiale délivrée par l'État de conception. Toutefois, les conditions de spécifications en vertu desquelles cette certification a été délivrée, doivent être au moins égales aux normes applicables qui figurent dans l'amendement en vigueur de l'Annexe 16 volume I à la Convention relative à l'aviation civile internationale à la date de la demande de certification de type.

5.2 Émissions des moteurs d'aviation

- (a) La République du Congo reconnaît la validité d'une certification relative aux décharges de carburant accordée par l'autorité de certification des États-Unis, des États Européens membres de l'EASA, du Canada, du Brésil et de la République populaire de Chine, à condition que les spécifications selon lesquelles cette certification est accordée ne soient pas moins strictes que les dispositions du Volume II de l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.
- (b) La République du Congo reconnaît la validité d'une certification-émissions accordée par l'autorité de certification des États-Unis, des États Européens membres de l'EASA, du Canada, du Brésil et de la République populaire de Chine, à condition que les spécifications selon lesquelles cette certification a été accordée ne soient pas moins strictes que les dispositions du Volume II de l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.
- (c) La République du Congo reconnaît la validité des dérogations accordées par l'autorité compétente des États-Unis, des États Européens membres de l'EASA, du Canada, du Brésil et de la République populaire de Chine, qui a juridiction sur l'organisme responsable de la production du moteur, à condition qu'elles aient été délivrées dans le cadre d'un processus acceptable.
- (d) Sauf indication contraire dans le présent volume, la date à utiliser pour déterminer l'applicabilité des normes de l'Annexe 16, volume II est la date à laquelle la demande de certificat de type pour un type ou un modèle de moteur est présentée à l'État de conception, ou la date de présentation de la demande au titre d'un processus prescrit par l'autorité de certification de l'État de conception.
- (e) Une demande de certificat de type pour un type ou un modèle de moteur sera en vigueur pour la période spécifiée dans la désignation du règlement de navigabilité correspondant au type ou au modèle de moteur en question, sauf dans les cas spéciaux où le service de certification accepte que cette période soit prolongée. Lorsque la période d'effet de la demande est dépassée et qu'une prolongation est approuvée, la date à utiliser pour déterminer l'applicabilité des normes applicables du présent règlement est la date de délivrance du certificat de type ou de l'approbation de la modification de la conception de type, ou la date de délivrance de l'approbation au titre d'un processus prescrit par l'État de conception, moins la période d'effet.

5.3 Émissions de CO₂ des avions

- (a) La République du Congo reconnaît la validité d'une certification relative aux émissions de CO₂ accordée par l'autorité de certification des États-Unis, des États Européens membres de l'EASA, du Canada, du Brésil et de la République populaire de Chine, à condition que les spécifications selon lesquelles cette certification est accordée ne soient pas moins strictes que les dispositions du Volume III de l'Annexe 16 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.
- (b) La République du Congo reconnaît la validité des dérogations accordées à un avion par l'autorité des États-Unis, des États Européens membres de l'EASA, du Canada, du Brésil et de la République populaire de Chine, qui a juridiction sur l'organisme responsable de la production de l'avion, à condition qu'un processus acceptable ait été utilisé.

6. MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

6.1 DOMAINE D'APPLICATION

- (a) Le présent chapitre prescrit les règles régissant le maintien de l'état de navigabilité des aéronefs civils immatriculés en République du Congo.

- (b) Les normes du présent chapitre sont applicables à tous les aéronefs, moteurs, hélices et produits aéronautiques.

6.2 RESPONSABILITÉS RELATIVE AU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

6.2.1 RESPONSABILITÉS DE L'ÉTAT

(a) L'ANAC :

- (1) Lorsqu'Elle immatricule un aéronef d'un type déterminé pour la première fois en République du Congo et lui délivre un certificat de navigabilité conformément aux dispositions du présent règlement, avisera l'État de conception qu'il a immatriculé ledit aéronef ;
- (2) Vérifie le maintien de la navigabilité d'un aéronef en fonction du règlement applicable de navigabilité en vigueur pour cet aéronef ;
- (3) Adopte les spécifications pour assurer le maintien de la navigabilité de l'aéronef pendant sa durée de vie utile et aussi pour faire en sorte que l'aéronef :

i. Demeure conforme au règlement applicable de navigabilité suite à une modification, une réparation ou la pose d'une pièce de rechange ;

ii. Soit maintenu en état de navigabilité et en conformité avec les spécifications de maintenance de l'annexe à l'arrêté relatif à l'exploitation technique des aéronefs, de l'annexe à l'arrêté relatif aux organismes de maintenance agréés, ainsi que, le cas échéant, avec les dispositions des parties pertinentes de l'Annexe 8 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

- (4) Adopte directement les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'Elle recevra de l'État de conception ;
- (5) dispose d'un système permettant de surveiller et d'obtenir des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'il recevra de l'État de conception d'une modification, et d'adopter directement ces renseignements obligatoires ou d'analyser les renseignements reçus et de prendre des mesures appropriées.
- (6) Veille à ce que tous les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité qu'il a établis en qualité d'État d'immatriculation pour l'aéronef en question soient communiqués à l'État de conception concerné ;
- (7) dans le cas d'un avion dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg ou, d'un hélicoptère dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 3 175 kg, d'un avion télépiloté ou d'un hélicoptère télépiloté, veille à ce que l'exploitant mette en place un système permettant de transmettre à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef des renseignements sur les défauts, anomalies de fonctionnement, défauts et autres cas qui ont ou qui pourraient avoir un effet défavorable sur le maintien de la navigabilité de cet aéronef. Lorsque ces renseignements concernent un poste de télépilotage, un moteur ou une hélice, ils sont communiqués à la fois à l'organisme responsable de la conception de type du poste de télépilotage, du moteur ou de l'hélice et à l'organisme responsable de la conception de type de l'aéronef. Lorsque le maintien de la navigabilité ne peut être assuré en raison d'un problème de sécurité lié à une modification ou à une réparation, l'exploitant doit mettre en place un système permettant de transmettre ces renseignements à l'ANAC et à la personne ou à l'organisme responsable de la conception de la modification ou de la réparation.

(b) Lorsque l'ANAC agréé un organisme de maintenance ou qu'Elle accepte l'agrément d'un organisme de maintenance délivré par un autre État contractant, elle veille au respect des exigences de l'annexe à l'arrêté relatif aux organismes de maintenance agréés

(c) L'ANAC veille à ce que des informations sensibles concernant la sûreté de l'aviation ne soient pas transmises dans les renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité.

(d) L'ANAC veille à ce que les informations sensibles concernant la sûreté de l'aviation soient transmises de façon sécurisée à l'autorité compétente de l'État de conception conformément aux dispositions en vigueur.

6.2.2 RESPONSABILITÉS DU PROPRIÉTAIRE OU DE L'EXPLOITANT

(a) Le propriétaire ou l'exploitant d'un aéronef immatriculé en République du Congo est responsable du maintien de la navigabilité de cet aéronef et doit s'assurer que lors de tout vol :

- (1) l'aéronef est maintenu dans un état de navigabilité ; et
 - (2) tous les équipements opérationnels et de secours embarqués sont correctement installés et en état de fonctionner ou clairement identifiés comme inutilisables ; et
 - (3) le certificat de navigabilité de chaque avion qu'il exploite demeure valide.
- (b) Le propriétaire ou l'exploitant n'utilisera pas un avion à moins que :
- (1) sa maintenance, y compris tout moteur, hélice et pièce connexe, ne soit effectuée :
 - i. par un organisme qui satisfait aux dispositions de l'Annexe à l'arrêté relatif aux organismes de maintenance agréé et qui est soit agréé par l'ANAC soit agréé par un autre État contractant et accepté par l'ANAC ; ou
 - ii. par une personne ou un organisme conformément à des procédures qui sont autorisées par l'État d'immatriculation ;
 - (2) il existe une fiche de maintenance pour les travaux effectués.
- (c) Lorsque l'aéronef est loué, les responsabilités du propriétaire sont transférées au loueur si :
- (1) le loueur est stipulé sur le certificat d'immatriculation ; où
 - (2) cela est précisé dans le contrat de location.
- (d) L'exploitant aura recours à une personne ou à un groupe de personnes pour veiller à ce que tous les travaux de maintenance soient effectués conformément au manuel de contrôle de maintenance.
- (e) L'exploitant veillera à ce que la maintenance de ses avions soit effectuée conformément au programme de maintenance.
- (f) Toute personne ou organisme effectuant l'entretien reste responsable des tâches effectuées.
- (g) Le pilote commandant de bord ou, dans le cas du transport aérien commercial, l'exploitant reste responsable du bon déroulement de la visite prévol. Cette visite doit être effectuée par le pilote ou toute autre personne qualifiée mais ne doit pas être nécessairement effectuée par un organisme de maintenance agréé ou un personnel détenteur de licence de technicien de maintenance.
- (h) Les pièces issues d'aéronefs accidentés, le traitement des pièces suspectées non approuvées, le démantèlement d'un aéronef réformé, le traitement des pièces d'aéronef destinées à la casse et la dépose d'une pièce d'aéronef pour une installation sur un autre aéronef doivent être effectués conformément aux lignes directrices établies par l'ANAC.

6.3 NOTIFICATION DES DÉFAUTS

- (a) Le propriétaire ou l'exploitant doit rendre compte à l'ANAC, à l'organisme responsable de la conception de type ou de la conception de type supplémentaire et, le cas échéant, à l'État membre de l'exploitant, de tout état d'un aéronef ou d'un élément d'aéronef compromettant la sécurité du vol.
- (b) Le propriétaire ou l'exploitant doit obligatoirement notifier aux entités désignées ci-dessus ce qui suit :
- (1) les incendies en vol, en précisant s'il y avait un système d'avertissement d'incendie et s'il a fonctionné correctement ;
 - (2) les faux avertissements d'incendie en vol ;
 - (3) les cas où un système d'échappement de moteur endommage en vol le moteur ou la structure, l'équipement ou des composants adjacents ;
 - (4) les cas où un composant de l'aéronef cause une accumulation ou une diffusion de fumée, de vapeur ou d'émanations toxiques ou nocives dans le poste de pilotage ou la cabine des passagers pendant le vol ;
 - (5) l'extinction d'un moteur en vol ;
 - (6) l'arrêt d'un moteur en vol par suite de l'endommagement externe du moteur ou de la structure de l'aéronef ;
 - (7) l'arrêt d'un moteur en vol par suite de l'aspiration d'un corps étranger ou du givrage ;
 - (8) l'arrêt de plus d'un moteur en vol ;
 - (9) les anomalies du système de mise en drapeau de l'hélice ou de la capacité du système de limiter la survitesse en vol ;
 - (10) les cas où le circuit de carburant ou le vide-vite modifie le débit de carburant et les cas de fuite dangereuse de carburant pendant le vol ;
 - (11) la sortie ou la rentrée d'un atterrisseur, ou l'ouverture ou la fermeture de trappes de logement de train, pendant le vol ;

- (12) les anomalies du circuit des freins entraînant une perte de la force de serrage des freins lorsque l'avion est au sol ;
 - (13) les dommages structuraux nécessitant des réparations majeures ;
 - (14) les criques, déformations permanentes et traces de corrosion de la structure qui dépassent les limites admissibles établies par le constructeur ou l'ANAC ;
 - (15) les cas où des composants ou des systèmes sont à l'origine de mesures d'urgence pendant le vol (à l'exception de l'arrêt d'un moteur) ;
 - (16) les cas d'interruption d'un vol, de changement d'aéronef en route, d'escale ou de déroutement non prévus dus à des anomalies mécaniques connues ou soupçonnées ;
 - (17) le nombre de moteurs déposés prématurément en raison d'une anomalie de fonctionnement, d'une panne ou d'une défectuosité, avec une indication de leur marque, de leur modèle et du type d'aéronef sur lequel ils étaient installés ;
 - (18) le nombre de mises en drapeau d'une hélice pendant le vol, avec une indication de son type, de celui du moteur et de l'aéronef sur lequel elle était installée.
- (c) Les propriétaires ou exploitants d'aéronefs dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 5 700 kg doivent notifier à l'ANAC :
- (1) le nombre de moteurs retirés prématurément en raison d'un dysfonctionnement, d'une panne ou d'un défaut, répertoriés par marque et modèle et le type d'aéronef dans lequel ils ont été installés ; et
 - (2) Le nombre de mises en drapeau de l'hélice en vol, répertorié par type d'hélice, de moteur et d'aéronef sur lequel les hélices ont été installées.
- (d) Les comptes rendus doivent contenir toutes les informations pertinentes relatives à la situation connue de la personne ou de l'organisme.
- (e) Lorsque la personne ou l'organisme entretenant l'aéronef est sous contrat avec un propriétaire ou un exploitant pour assurer l'entretien, il doit également rendre compte au propriétaire, à l'exploitant ou à son organisme de gestion du maintien de la navigabilité, tout état affectant l'aéronef ou un élément de l'aéronef de ce propriétaire ou de cet exploitant.
- (f) Les comptes rendus doivent être établis dès que possible, et en tout état de cause dans les trois (03) jours (72 heures) après que la personne ou l'organisme a identifié la situation faisant l'objet du rapport.
- (g) Les événements suivants doivent être notifiés immédiatement à l'ANAC :
- (1) défaillance d'une structure principale ;
 - (2) défaillance d'un système de commande ;
 - (3) incendie à bord ;
 - (4) défaillance structurale de moteur ;
 - (5) toute autre condition considérée comme présentant un danger imminent pour la sécurité.

6.4 TACHES DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ

- (a) Le maintien de la navigabilité d'un aéronef et le bon fonctionnement des équipements opérationnels et de secours doivent être assurés par :
- (1) l'exécution de visites prévus ;
 - (2) la remise aux normes conformément aux données approuvées de tout défaut ou dommage affectant la sécurité de l'exploitation, prenant en compte, pour tous les aéronefs lourds ou les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial, la liste minimale d'équipement et la liste des dérogations de configuration dans la mesure où elles sont disponibles pour le type d'aéronef considéré ;
 - (3) la réalisation de tout l'entretien, conformément au programme d'entretien approuvé de l'aéronef ;
 - (4) l'analyse de l'efficacité du programme d'entretien approuvé pour tous les aéronefs lourds ou les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial ;
 - (5) l'exécution de toute :
 - i. Consigne de navigabilité applicable ;
 - ii. Consigne opérationnelle applicable ayant une incidence sur le maintien de la navigabilité ;
 - iii. Exigence applicable relative au maintien de la navigabilité établie par l'ANAC ;
 - iv. Mesure applicable notifiée par l'ANAC en réaction immédiate à un problème de sécurité.
 - (6) la réalisation des modifications et réparations approuvées conformément à la sous-section 6.6 du présent règlement ;

- (7) l'établissement d'une politique de mise en œuvre des visites et/ou modifications non obligatoires, pour tous les aéronefs lourds ou les aéronefs utilisés pour le transport aérien commercial ;
- (8) des vols de contrôle de maintenance si nécessaire.

6.5 MANUEL DE CONTRÔLE DE MAINTENANCE DE L'EXPLOITANT

- (a) L'exploitant mettra 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'État d'immatriculation. La conception du manuel respectera les principes des facteurs humains.
- (b) L'exploitant veillera à ce que le manuel de contrôle de maintenance soit modifié selon les besoins de manière à être constamment à jour.
- (c) Des exemplaires de toutes les modifications apportées au manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant seront communiqués sans délai à tous les organismes et à toutes les personnes auxquels le manuel a été distribué.
- (d) L'exploitant fournira à l'État de l'exploitant et à l'État d'immatriculation un exemplaire du manuel de contrôle de maintenance et de tous les amendements ou révisions dont ce manuel fera l'objet, et il incorporera dans ce manuel les dispositions obligatoires dont l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation exigera l'insertion.
- (e) Le manuel de contrôle de maintenance de l'exploitant prévu par le § 6.5.(a) qui peut être publié en parties distinctes, contiendra les renseignements suivants :
 - (1) une description des procédures exigées par le § 6.2.2.(a), comprenant, s'il y a lieu :
 - i. une description des arrangements administratifs entre l'exploitant et l'organisme de maintenance agréé ;
 - ii. une description des procédures de maintenance et des procédures relatives à l'établissement et à la signature des fiches de maintenance lorsque les travaux sont effectués dans le cadre d'un système autre que celui d'un organisme de maintenance agréé ;
 - (2) les noms et fonctions du personnel d'encadrement ;
 - (3) un renvoi au programme de maintenance ;
 - (4) une description des méthodes à employer pour établir et conserver les enregistrements de maintien de la navigabilité 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 relatives à la communication des renseignements d'ordre opérationnel ;
 - (7) une description des procédures à suivre pour respecter les exigences concernant l'évaluation des renseignements relatifs au maintien de la navigabilité et la mise en application des mesures éventuellement jugées nécessaires ;
 - (8) une description des procédures à suivre pour mettre en application les mesures qui découlent des renseignements obligatoires relatifs au maintien de la navigabilité ;
 - (9) une description de l'établissement et de la tenue d'un système d'analyse et de suivi permanent du fonctionnement et de l'efficacité du programme de maintenance qui permette de corriger toute lacune que ce programme pourrait présenter ;
 - (10) une description des types et des modèles d'avion auxquels le manuel s'applique ;
 - (11) une description des procédures mises en place pour veiller à ce que les pannes nuisant à la navigabilité soient enregistrées et rectifiées ;
 - (12) une description des procédures à suivre pour notifier à l'État d'immatriculation les cas importants survenus en service.

6.6 PROGRAMME D'ENTRETIEN DE L'AÉRONEF

- (a) L'entretien de chaque aéronef doit être organisé conformément au programme d'entretien approuvé de l'aéronef.
- (b) Le programme d'entretien de l'aéronef et tous ses amendements ultérieurs doivent être approuvés par l'État d'immatriculation.
- (c) Le programme d'entretien de l'aéronef doit être conforme :
 - (1) Aux instructions fournies par l'État d'immatriculation;
 - (2) Aux instructions de maintien de la navigabilité fournies par les détenteurs du certificat de type, du certificat de type supplémentaire, de l'agrément de conception d'une réparation majeure, de

- l'autorisation ETSO/TSO ou de tout autre agrément pertinent délivré ;
- (3) aux instructions complémentaires ou différentes proposées par le propriétaire, après avoir été approuvées, sauf pour la fréquence des tâches relatives à la sécurité visées à l'alinéa (e) ci-après, qui peut être augmentée et uniquement lorsqu'il est soumis à approbation directe conformément à l'alinéa (b) ci-dessus.
- (d) Le programme d'entretien de l'aéronef, dans sa conception, doit respecter les principes des facteurs humains. Il doit détailler l'ensemble des opérations d'entretien à effectuer, y compris leur fréquence ainsi que toutes tâches particulières relatives au type et à la spécificité des opérations. Le programme d'entretien doit contenir :
- (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 alinéas 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 ; et
 - (5) Une indication des spécifications de maintenance pour la certification (CMR).
- (e) Pour les aéronefs lourds, le programme d'entretien de l'aéronef doit comporter un programme de fiabilité lorsque le programme d'entretien est fondé sur :
- (1) une logique du groupe directeur d'entretien (MSG 3) ; ou
 - (2) sur un suivi du comportement des équipements de l'aéronef (Condition monitoring), ou
 - (3) ne définit pas des potentiels de dépose/révision générale pour tous les éléments des systèmes importants (significant system items) ; ou
 - (4) lorsque cela est spécifié dans les données d'entretien (MRB/MPD) du détenteur du certificat de type.
- (f) Le programme d'entretien de l'aéronef est régulièrement revu et modifié en conséquence si nécessaire. Ces réexamens doivent permettre de s'assurer que le programme reste valable compte tenu de l'expérience d'exploitation et des instructions de l'État d'immatriculation, tout en tenant compte des instructions d'entretien nouvelles et/ou modifiées énoncées par les détenteurs du certificat de type et du certificat de type supplémentaire et de tout autre organisme qui publie ce type de données.

6.7 DONNÉES DE MODIFICATIONS ET RÉPARATIONS

- (a) Tout dommage détecté sur l'aéronef ou un de ses composants doit faire l'objet d'une évaluation et les modifications et réparations qui peuvent en découler doivent être effectuées à l'aide, le cas échéant :
- (1) de données approuvées par l'État de conception ; ou
 - (2) de données approuvées par un organisme de conception dûment agréé par l'État de conception ; ou
 - (3) de données contenues dans les spécifications de certification.
- (b) Une modification ou une réparation est approuvée par l'État de conception ou par un organisme de conception dûment agréé par l'État de conception. L'ANAC accepte formellement l'approbation de la modification par l'État de conception ou par un organisme de conception agréé par l'État de conception.
- (c) L'ANAC accepte une approbation technique pour une réparation ou une modification sur la base d'une justification satisfaisante que l'aéronef, le poste de télépilotage, le moteur ou l'hélice est conforme au règlement de navigabilité qui a servi à la délivrance ou aux amendements du certificat de type correspondant ou à un règlement ultérieur déterminé par l'ANAC.
- (d) Toute la documentation détaillée nécessaire à la définition et à l'approbation de la modification ou de la réparation doit être conservée.
- (e) Les réparations ou modifications sont classées soit en mineures soit en majeures. Une réparation ou modification est classée comme mineure si celle-ci n'a pas d'effet appréciable sur la masse, le centrage, la résistance de la structure, la fiabilité, les caractéristiques opérationnelles, le bruit, la perte de carburant par la mise à l'air libre et les gaz d'échappement ou sur toutes autres caractéristiques affectant la navigabilité du produit. Toutes les autres réparations ou modifications sont classées comme majeures.
- (f) La classification d'une réparation ou modification est effectuée par l'ANAC, l'État de conception ou par un organisme de conception dûment agréé par l'État de conception.

6.8 CONSIGNES DE NAVIGABILITÉ

- (a) Les consignes de navigabilité applicables et émises par l'ANAC ou par l'État de conception applicables à tout aéronef immatriculé en République du Congo et aux éléments d'aéronef, pièces et équipements installés sur ces aéronefs, s'imposent aux exploitants ou propriétaires connus de l'aéronef.
- (b) Tous les propriétaires ou exploitants d'un aéronef immatriculé en République du Congo devant se conformer à une consigne de navigabilité doivent disposer de toutes les données descriptives appropriées et des instructions nécessaires pour l'application de cette consigne de navigabilité.

6.9 ENREGISTREMENT DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

6.9.1 SYSTÈME D'ENREGISTREMENT DU MAINTIEN DE LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

- (a) À l'issue de tout entretien, le certificat de remise en service requis doit être incorporé parmi les enregistrements du maintien de navigabilité des aéronefs. Chaque inscription doit être faite dès que possible mais au plus tard 30 jours après le jour de l'intervention.
- (b) Dans les enregistrements du maintien de navigabilité, doivent figurer :
 - (1) Un livret d'aéronef, un ou des livrets moteur ou des fiches d'entretien de modules de motorisation, un ou des livrets et fiches d'entretien d'hélice, pour tout élément d'aéronef à durée de vie limitée, selon le cas ; et
 - (2) Lorsque cela est exigé pour le transport aérien commercial ou pour les opérations commerciales autres que le transport aérien commercial, le compte rendu matériel de l'exploitant.
- (c) Le type et l'immatriculation des aéronefs, la date, ainsi que le temps total de vol et/ou les cycles de vol et/ou les atterrissages, selon le cas, doivent être inscrits dans les livrets/carnets de bord des aéronefs.
- (d) Dans les enregistrements du maintien de navigabilité, doivent figurer :
 - (1) L'état en cours des consignes de navigabilité et les mesures notifiées par l'ANAC en réaction immédiate à un problème de sécurité ;
 - (2) L'état en cours des modifications et réparations ;
 - (3) L'état en cours de la conformité avec le programme d'entretien ;
 - (4) L'état en cours des éléments d'aéronef à durée de vie limitée ;
 - (5) Le devis de masse ;
 - (6) La liste des travaux d'entretien reportés.
- (e) En plus du document d'autorisation de mise en service, les informations suivantes concernant tout élément d'aéronef installé (moteur, hélice, module de motorisation ou élément d'aéronef à durée de vie limitée) doivent être inscrites dans le livret moteur ou hélice, la fiche d'entretien de module de motorisation ou d'élément d'aéronef à durée de vie limitée, approprié :
 - (1) Identification de l'élément d'aéronef ;
 - (2) Type, numéro de série et immatriculation, selon le cas, de l'aéronef, du moteur, de l'hélice, du module de motorisation ou de l'élément d'aéronef à durée de vie limitée sur lequel l'élément en question est installé avec la référence à la pose et dépose de l'élément d'aéronef ;
 - (3) La date ainsi que le cumul du temps total de vol et/ou des cycles de vol et/ou des atterrissages et/ou jours calendaires, selon le cas, de l'élément d'aéronef, et
 - (4) les informations actuelles du point d) applicables à l'élément d'aéronef.
- (f) La personne responsable de la gestion des tâches de maintien de navigabilité doit contrôler les enregistrements spécifiés dans ce point et présenter les enregistrements à l'ANAC sur demande.
- (g) Toutes les inscriptions portées dans les enregistrements de maintien de navigabilité des aéronefs doivent être claires et précises. Lorsqu'il est nécessaire de corriger une inscription, la correction doit être effectuée de manière à laisser voir clairement l'inscription originale.
- (h) Un propriétaire ou un exploitant doit s'assurer de la mise en place d'un système pour conserver les enregistrements suivants, pour les périodes spécifiées :
 - (1) Tous les enregistrements des travaux d'entretien détaillés relatifs à l'aéronef et à tout élément de l'aéronef à durée de vie limitée qui y est installé, jusqu'à ce que les informations qu'ils contiennent

soient remplacées par de nouvelles informations équivalentes quant à leur objet et à leur degré de précision, et au moins trente-six mois après que l'aéronef ou l'élément de l'aéronef a été remis en service ;

- (2) Le temps total de vol (heures, jours calendrier, cycles et atterrissages) de l'aéronef et de tous les éléments de l'aéronef à durée de vie limitée, au moins douze mois après que l'aéronef ou l'élément d'aéronef a été définitivement retiré du service ;
- (3) Le temps de vol (heures, jours calendrier, cycles et atterrissages), selon le cas, depuis la dernière maintenance programmée de l'élément d'aéronef à durée de vie limitée, au moins jusqu'à ce que la dernière maintenance programmée de l'élément d'aéronef ait été remplacée par une autre maintenance programmée de même nature en portée et en détails ;
- (4) L'état en cours de la conformité avec le programme d'entretien approuvé de l'aéronef de sorte à établir celle-ci, au moins jusqu'à ce que la maintenance programmée de l'aéronef ou de l'élément d'aéronef ait été remplacée par une autre maintenance programmée de même nature en portée et en détails ;
- (5) L'état en cours des consignes de navigabilité applicables à l'aéronef et aux éléments d'aéronef, au moins douze mois après que l'aéronef ou l'élément d'aéronef a été définitivement retiré du service, et
- (6) Les détails des modifications et réparations effectuées sur l'avion, le ou les moteurs, l'hélice ou les hélices, et tout élément vital pour la sécurité en vol, au moins douze mois après qu'ils ont été définitivement retirés du service.

6.9.2 SYSTÈME DE COMPTE RENDU MATÉRIEL

- (a) En cas de transport aérien commercial, en plus des exigences du point 6.8.1, un exploitant doit utiliser un système de compte rendu matériel d'aéronef contenant les informations suivantes pour chaque aéronef :
 - (1) informations relatives à chaque vol afin de garantir la continuité de la sécurité des vols ;
 - (2) le certificat de remise en service de l'aéronef en cours de validité ;
 - (3) l'attestation d'entretien en cours de validité, indiquant l'état d'entretien de l'aéronef quant aux travaux programmes 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 toutes les rectifications de défauts à exécuter et reportés qui affectent l'exploitation de l'aéronef ; et
 - (5) toutes les recommandations nécessaires concernant les accords d'assistance à l'entretien.
- (b) Le CRM et tout amendement ultérieur doivent être approuvés par l'autorité.
- (c) Un exploitant doit s'assurer que le CRM de l'aéronef est conservé pendant 36 mois après la date de la dernière inscription.

6.9.3 TRANSFERT DES ENREGISTREMENTS DE MAINTIEN DE NAVIGABILITÉ D'AÉRONEF

- (a) Le propriétaire ou l'exploitant doit, lorsqu'un aéronef est transféré définitivement à un nouveau propriétaire ou exploitant, transférer les enregistrements de maintien de navigabilité d'aéronef et le cas échéant, le compte rendu matériel de l'exploitant au nouveau propriétaire ou exploitant.
- (b) Les enregistrements sont conservés jusqu'à deux (2) ans après la radiation de l'aéronef.

6.10 NORMES D'ENTRETIEN

6.10.1 DONNÉES D'ENTRETIEN

- (a) La personne ou l'organisme entretenant un aéronef doit avoir accès et utiliser uniquement les données d'entretien à jour et applicables dans l'exécution de l'entretien, y compris les modifications et réparations, notamment :
 - (1) Toute exigence, procédure, norme ou information applicable publiée par l'ANAC ;
 - (2) Toute consigne de navigabilité applicable ;
 - (3) Les instructions applicables pour le maintien de la navigabilité délivrées par des titulaires de certificat de type ou de supplément au certificat de type et tout autre organisme qui publie ces données ;
- (b) La personne ou l'organisme entretenant un aéronef doit s'assurer que toutes les données d'entretien applicables sont à jour et utilisables immédiatement en cas de besoin. La personne ou l'organisme doit établir un système de cartes de travail ou de fiches de travail à utiliser et doit soit transcrire avec

précision les données d'entretien sur ces cartes de travail ou sur ces fiches de travail soit établir des références précises sur la ou les tâches particulières comprises dans ces données d'entretien.

6.10.2 EXÉCUTION DE L'ENTRETIEN

- (a) Tous les travaux d'entretien doivent être effectués par du personnel qualifié, en suivant les méthodes, techniques, normes et instructions spécifiées dans les données d'entretien.
- (b) Tous les travaux d'entretien doivent être effectués en utilisant les outils, équipements et matériels spécifiés dans les données d'entretien. Au besoin, les outils et les équipements seront contrôlés et étalonnés selon une norme reconnue officiellement.
- (c) La zone dans laquelle l'entretien est effectué doit être bien organisée et propre en ce qui concerne la poussière et la contamination.
- (d) Tous les travaux d'entretien doivent être effectués dans le respect des limites environnementales spécifiées dans les données d'entretien.
- (e) En cas de météo défavorable ou de longs travaux d'entretien, des installations adaptées doivent être utilisées.
- (f) À l'issue de tout l'entretien, une vérification générale doit être effectuée pour s'assurer qu'il ne reste pas d'outils, d'équipements ou d'autres pièces et matériels étrangers à l'aéronef ou à l'élément d'aéronef, et que tous les panneaux d'accès déposés ont été réinstallés.

6.10.3 DÉFAUTS D'AÉRONEFS

- (a) Tout défaut d'aéronef doit être rectifié avant tout vol.
- (b) Seuls les personnels de certification habilités peuvent décider, en utilisant les données d'entretien, si un défaut d'aéronef porte gravement atteinte à la sécurité du vol et décider du moment et de la manière dont l'action de correction doit être entreprise avant tout vol et quelle action corrective peut être reportée. Ceci ne s'applique pas lorsque :
 - (1) Le pilote commandant de bord utilise la liste minimale des équipements approuvée par l'ANAC ; ou
 - (2) Les défauts d'aéronef sont considérés par l'ANAC comme acceptables.
- (c) Tout défaut d'aéronef qui ne porterait pas gravement atteinte à la sécurité du vol doit être rectifié dès que possible, après identification de la date de ce défaut et dans les limites spécifiées dans les données d'entretien.
- (d) Tout défaut qui n'est pas rectifié avant vol doit être enregistré dans le système d'enregistrement des travaux d'entretien des aéronefs ou le système de compte rendu matériel de l'exploitant, selon le cas.

6.11 PROGRAMME DE MASSE ET DE CENTRAGE

- (a) Le responsable du maintien de navigabilité doit s'assurer que quelle que soit la phase de l'exploitation, le chargement, la masse et le centrage de l'aéronef sont en conformité avec les limites spécifiées dans le manuel de vol approuvé par l'État de conception et accepté par l'État d'immatriculation, ou le manuel d'exploitation, si celui-ci est plus restrictif.
- (b) Le responsable du maintien de la navigabilité de tout aéronef non lourd exploité en aviation générale doit établir la masse et le centrage sur la base d'une pesée réelle préalablement à la mise en service, puis à intervalles de 5 ans ou lorsque cela est exigé par les données d'entretien. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse et le centrage doivent être pris en compte et dûment renseignés. De plus, les aéronefs doivent faire l'objet d'une nouvelle pesée si l'effet des modifications ou des réparations sur la masse et le centrage n'est pas connu de manière exacte.
- (c) Le responsable du maintien de navigabilité de tout aéronef lourd ou exploité en transport commercial doit établir la masse et le centrage sur la base d'une pesée réelle préalablement à la mise en service, puis à intervalles de 4 ans ou lorsque cela est exigé par les données d'entretien. Les effets cumulés des modifications et des réparations sur la masse et le centrage doivent être pris en compte et dûment renseignés. De plus, les aéronefs doivent faire l'objet d'une nouvelle pesée si l'effet des modifications ou des réparations sur la masse et le centrage n'est pas connu de manière exacte.

- (d) Le responsable du maintien de navigabilité doit déterminer la masse de tous les éléments d'exploitation et des membres d'équipage inclus dans la masse de base, par pesée ou par utilisation de masses forfaitaires. L'influence de leur position dans l'aéronef sur le centrage doit être déterminée.
- (e) Le responsable du maintien de navigabilité doit établir la masse du chargement de l'aéronef à savoir la charge utile et la masse de tout ballast ou lot de bord technique ou commercial par pesée réelle ou déterminée par référence à des masses forfaitaires des passagers et des bagages conformément aux prescriptions de l'Autorité.
- (f) Le responsable du maintien de navigabilité doit déterminer la masse de la charge en carburant sur la base de la densité réelle ou, si celle-ci n'est pas connue, d'une densité standard calculée.
- (g) Le responsable du maintien de navigabilité de tout aéronef exploité en transport commercial doit spécifier dans le manuel d'exploitation les principes et les méthodes utilisés pour le chargement et pour le système de masse et centrage. Ce système doit couvrir tous les types d'exploitations prévues.

7. APPROBATIONS DES ASPECTS NAVIGABILITÉ DES OPERATIONS SPÉCIFIQUES

7.1 APPROBATION POUR LES OPERATIONS A TEMPS DE DÉROUTEMENT PROLONGÉ (EDTO)

Pour l'approbation des aspects navigabilité pour l'exploitation EDTO, l'exploitant doit :

- (a) s'assurer, dans le cas des aéronefs équipés de deux turbomachines, que la certification de type autorise expressément les vols EDTO avec le seuil de temps envisagé, tenant compte du niveau de sécurité requis qui devra être maintenu dans les conditions susceptibles de se présenter au cours d'un tel vol.
- (b) s'assurer que les renseignements et procédures ci-après concernant les vols EDTO sont indiqués ou référencés dans le manuel de vol :
 - (1) la limite de temps la plus contraignante applicable aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO, le cas échéant ;
 - (2) le temps maximum de vol, un moteur en panne, pour lequel la fiabilité et la capacité des composants et systèmes à temps limité de l'aéronef et du moteur a été approuvé conformément aux exigences de navigabilité établies pour l'EDTO ;
 - (3) une liste d'équipements additionnels installés pour être en conformité avec les exigences de navigabilité EDTO ;
 - (4) les données de performance additionnelles, comprenant les limitations et les procédures de vols appropriées à l'EDTO ; et
 - (5) une déclaration stipulant que les systèmes de l'avion associés EDTO satisfont aux critères de navigabilité et de performance requis, mais que la conformité à ces critères ne constitue pas une autorisation opérationnelle à effectuer des vols EDTO.
- (c) établir un manuel de spécification de maintenance de l'exploitant (MME) comprenant :
 - (1) le Compte Rendu Matériel (CRM ou Technical Log Book) EDTO
 - (2) les procédures de remise en service avant un vol EDTO ;
 - (3) les procédures de remise en service après un dégagement ;
 - (4) les procédures de contrôle, d'acceptation et de stockage des pièces et équipements EDTO ;
 - (5) une procédure supplémentaire EDTO, s'il y a lieu ;
 - (6) les contrats d'entretien avec les organismes de maintenance agréés pour les aéronefs exploités en vol EDTO incluant les points particuliers liés l'exploitation EDTO :
- i. la consommation/analyse d'huile ;
- ii. Vérification de l'état (condition trend monitoring) ;
- iii. le contrôle des pièces EDTO ;
- iv. la formation ;
- v. la prévention des erreurs d'entretien.
- (d) développer un programme d'entretien de l'aéronef comprenant :
 - (1) l'identification des opérations spécifiques EDTO et les tâches et procédures pour conformité au document CMP (configuration, maintenance and procédures) EDTO dernière révision. Les tâches d'entretien EDTO ne peuvent faire l'objet d'aucune autorisation exceptionnelle ou utilisation de tolérance au préalable d'un vol EDTO ;

- (2) la visite prévol EDTO dont le programme doit être détaillé ;
 - (3) les tâches obligatoires EDTO (AD/CN, limitations de navigabilité) ;
 - (4) l'identification et la gestion des équipements spécifiques EDTO.
- (e) développer un programme de fiabilité associé au programme d'entretien incluant le suivi de fiabilité EDTO en complément du programme existant ; le programme doit répertorier les événements et incorporer une procédure de suivi. L'exploitant aérien doit démontrer sa capacité à maintenir le niveau de fiabilité requis pour l'approbation EDTO et démontrer la maturité et la fiabilité du système de propulsion.
- (f) développer un programme de suivi de la consommation / analyse d'huile des moteurs et de l'APU le cas échéant.
- (g) développer un programme de suivi de la performance des moteurs, ce programme se confortera aux instructions du constructeur et des pratiques de l'industrie. Il portera également sur le suivi du comportement des moteurs (Engine condition trend monitoring).
- (h) veiller à ce que la LME (Liste Minimale d'Équipements) ne soit pas moins restrictive que la LMER (Liste Minimale d'Équipements de Référence). par la prescription de durées limitatives de tolérances techniques pour les systèmes tels que: Électriques y compris les batteries, hydrauliques, pneumatiques, instruments de vol, carburant, commandes de vol, protection givrage, démarrage et allumage moteur, équipements liés à la propulsion, navigation et communications, propulsion, APU, conditionnement d'air et pressurisation, suppression de feu en soute, protection feu moteur, équipements de secours, autres équipements nécessaire pour les opérations EDTO. La liste minimale d'équipements (LME) comportera un préambule détaillé notamment sur le principe de la LME, la gestion des pannes cumulées, la limitation dans le temps des éléments inopérants.
- (i) développer un Programme de formation et de qualification EDTO et s'assurer que le personnel de maintenance impliqué dans les opérations d'entretien EDTO est formé conformément à ce programme.
- (j) s'assurer que les procédures liées à l'entretien EDTO permettent d'éviter les erreurs humaines en maintenance ;
- (k) mettre en place un système de compte-rendu d'événements EDTO qui doit permettre de contrôler et de prendre des actions correctives nécessaires suite aux événements EDTO.

7.2 APPROBATION RVSM

- (a) Un exploitant qui souhaite utiliser tout type d'aéronef dans un espace aérien RVSM doit avoir obtenu de l'ANAC l'approbation de navigabilité, prouvant que l'aéronef pour lequel l'approbation est sollicitée à la capacité de performances de navigation dans le plan vertical requise pour l'exploitation RVSM, compte tenu de sa conformité avec les critères des spécifications de performances minimales du système d'aéronefs (MASPS).
- (b) L'approbation de l'exploitation RVSM ne sera délivrée pour les aspects navigabilité que si la certification de type de l'aéronef autorise expressément les vols RVSM. À défaut, l'aéronef doit être modifié pour être compatible avec l'exploitation RVSM.
- (c) Le manuel de vol doit contenir ou référencer une déclaration stipulant que les systèmes de l'avion associés au RVSM satisfont aux critères de navigabilité et de performance requis, mais que la conformité à ces critères ne constitue pas une autorisation opérationnelle à effectuer des vols RVSM.
- (d) Les aéronefs pour lesquels l'approbation RVSM est sollicitée doivent être capables de répondre aux exigences de maintien d'altitude conformément aux critères des spécifications de performances minimales du système d'aéronef (MASPS) et aux procédures de navigabilité pertinentes définies par l'ANAC.
- (e) Le postulant doit démontrer à l'ANAC que les systèmes sont certifiés, installés, entretenus et exploités conformément aux exigences du présent règlement.
- (f) La demande d'approbation de navigabilité en espace RVSM doit comprendre :
- (1) les documents de navigabilité, prouvant qu'une approbation de navigabilité RVSM a été octroyée à l'aéronef par l'autorité de certification de l'État de conception ;
 - (2) une description de l'équipement de bord utilisé en exploitation RVSM ;
 - (3) le programme de formation des personnels chargés de la maintenance ;

- (4) l'historique des performances, s'il y a lieu ;
- (5) la liste minimale d'équipement (LME), qui ne peut être moins restrictive que la Liste Minimale d'Équipements de Référence (LMER) et doit détailler les limitations de capacité RVSM induite par les reports de défauts concernant des équipements RVSM ;
- (6) le programme d'entretien identifiant les équipements RVSM et les tâches d'entretien associées ;
- (7) un programme de surveillance des performances.

- (g) Les pratiques d'entretien et d'inspection établies doivent être acceptables pour l'ANAC.
- (h) Les documents d'entretien applicables aux aéronefs concernés par l'exploitation en espace RVSM doivent être révisés et acceptables pour l'ANAC.
- (i) Le programme d'entretien doit inclure, pour chaque type d'aéronefs, les procédures et pratiques d'entretien spécifiées dans les instructions pour le maintien de la navigabilité des détenteurs du certificat de type des aéronefs, des moteurs et APU ainsi que instructions des fabricants d'éléments d'aéronefs.

7.3 APPROBATION CAT II/III

- (a) L'approbation de l'exploitation CAT II/III ne sera délivrée pour les aspects navigabilité que si la certification de type de l'aéronef autorise expressément les vols CAT II/III. À défaut, l'aéronef doit être modifié pour être compatible avec l'exploitation CAT II/III.
- (b) La certification des aéronefs et des équipements pour des opérations de type CAT II/III doit se faire conformément aux exigences respectives applicables de l'État de conception pour les opérations tout temps CAT II/III.
- (c) Le manuel de vol doit contenir ou référencer une déclaration stipulant que les systèmes de l'avion associés aux opérations CAT II/III satisfont aux critères de navigabilité et de performance requis, mais que la conformité à ces critères ne constitue pas une autorisation opérationnelle à effectuer des vols CAT II/III.
- (d) L'exploitant doit développer un programme d'entretien de l'aéronef conforme aux instructions de maintien de navigabilité et aux exigences applicables.
- (e) Le système de gestion de la navigabilité de l'exploitant aérien doit porter sur tous les équipements pertinents exigés, incluant la quantité exigée, le minimum exigé et tous les essais de maintenance d'aéronef pertinents, conformément aux dispositions du manuel de vol et/ou du programme d'entretien de l'aéronef.
- (f) L'exploitant doit développer une liste minimale d'équipement (LME), qui ne peut être moins restrictive que la LMER et qui doit détailler les limitations de capacité CAT II/III induite par les reports de défauts concernant des équipements nécessaires à l'exploitation CAT II/III.
- (g) Le programme d'entretien doit traiter au minimum des éléments suivants :
 - (1) la maintenance, l'étalonnage et la vérification de la précision des systèmes de bord reliés aux opérations de CAT II/III, conformément aux instructions de maintien de navigabilité et aux exigences stipulées dans le programme de maintenance approuvé ;
 - (2) les procédures de remise en service pour les opérations de type CAT II/III comprenant notamment :
 - i. le déclassement de l'aéronef pour des opérations de CAT II/III parce que l'intégrité d'un ou de plusieurs systèmes requis pour cette exploitation est remise en cause, ou selon les conditions définies par l'Autorité de l'aviation civile ;
 - ii. le déclassement de l'aéronef en raison des critères de défektivité, d'inspection ou de calendrier, le cas échéant ;
 - iii. le reclassement de l'aéronef au niveau des opérations de CAT II/III à la suite de l'exécution des travaux de maintenance requis.
 - (3) la formation initiale et de remise à niveau de tout le personnel qui doit exécuter des tâches reliées au calendrier de maintenance de CAT II/III, y compris les inscriptions dans les carnets et les critères relatifs aux marquages et à la remise en service.
 - (4) Le programme de surveillance de la fiabilité qui comprend les procédures de comptes rendus des constatations.

- (h) L'exploitant doit établir un système de compte rendu à l'autorité de l'aviation civile. Ce système doit permettre de procéder à des vérifications continues de l'autorisation à exécuter des opérations de catégorie II ou III. Le système de compte rendu doit être utilisé pendant une période de temps convenue pour garantir que les normes requises de performances sont bien maintenues en service.

7.4 APPROBATION PBN

- (a) Pour l'approbation des aspects navigabilité pour l'exploitation PBN, l'exploitant doit :
- (1) démontrer que la certification de type de l'aéronef autorise expressément les vols PBN. À défaut, l'aéronef doit être modifié pour être compatible avec l'exploitation PBN. L'admissibilité de l'aéronef à l'exploitation PBN ;
 - (2) établir un manuel de spécifications de maintenance de l'exploitant (MME) contenant les spécificités de navigabilité pour l'exploitation PBN, y compris les procédures de mise à jour des bases de données de navigation, de contrôle, et de vérification d'intégrité et signalement des erreurs aux fournisseurs de ces bases de données, s'il y a lieu ;
 - (3) développer un programme d'entretien de l'aéronef comprenant les tâches de maintenance liées à l'exploitation PBN ;
 - (4) veiller à ce que la LME (Liste Minimale d'Équipements) ne soit pas moins restrictive que la LMER (Liste Minimale d'Équipements de Référence) notamment par les prescriptions liées à l'exploitation ;
 - (5) s'assurer que le personnel d'entretien a reçu une formation adaptée aux procédures spécifiques de maintenance PBN ;
 - (6) mettre en place un système de compte-rendu d'Événements PBN qui doit permettre de contrôler et de prendre des actions correctives nécessaires suite aux événements PBN tels que :
 - (i). erreurs de navigation non associées à des passages de la navigation inertielle à la radionavigation ;
 - (ii). déviations inattendues de la trajectoire latérale ou verticale imputables à des données de navigation incorrectes ;
 - (iii). indication fortement trompeuse sans avertissement de défaillance ;
 - (iv). panne totale ou pannes multiples de l'équipement de navigation PBN ;
 - (v). problèmes dans les installations de navigation au sol entraînant des erreurs de navigation importantes.
- (b) L'exploitant doit conserver les informations en rapport avec les exigences d'approbation PBN du point (a) ci-dessus pendant au moins le temps de l'opération faisant l'objet de l'approbation spécifique.
- (c) Pour l'approbation des modifications qui touchent aux aspects navigabilité de l'exploitation PBN, l'exploitant doit, conformément aux dispositions du point (a) ci-dessus et aux procédures applicables, fournir à l'ANAC la documentation pertinente.

APPENDICE 1 MODÈLE DE CERTIFICAT D'ACCEPTATION DE TYPE**RÉPUBLIQUE DU CONGO
REPUBLIC OF CONGO****AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
NATIONAL AGENCY OF CIVIL AVIATION****CERTIFICAT D'ACCEPTATION DE TYPE
CERTIFICATE OF TYPE ACCEPTANCE****CG-CAT-XX/XXXX**

Le présent document atteste que le produit aéronautique ci-dessous cité rencontre les exigences en matière de navigabilité et est éligible à l'importation, l'immatriculation et l'exploitation conformément aux dispositions applicables de la réglementation relative à l'aviation civile en République du Congo.

This is to certify that the aeronautical product mentioned below meets the airworthiness requirements for import into the Republic of Congo and is eligible for registration and operation in accordance with the civil aviation regulations applicable in the Republic of Congo.

Produit : :

Product :

Détenteur : :

Holder : :

Références : :

References : :

Base de certification : :

Certification Basis : :

Base de l'acceptation :

Acceptation basis :

Date de délivrance

Date of issue

Le Directeur Général
The Director General

APPENDICE 2 MODÈLE DE CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ

 CDN- DSA/SINA/BNA	RÉPUBLIQUE DU CONGO REPUBLIC OF CONGO AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY	N° DU CERTIFICAT : CERTIFICATE NUMBER
CERTIFICAT DE NAVIGABILITÉ CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS		
11. Marques de nationalité et d'immatriculation Nationality and registration marks TN — I I I I	12. Constructeur et désignation de l'aéronef donnée par le constructeur Manufacturer and manufacturer's designation of the aircraft	13. N° de série de l'aéronef Aircraft serial number
14. Base de certification : Catégorie d'exploitation : Certification basis Operational category		
15. Le présent certificat de navigabilité est délivré à l'aéronef ci-dessus désigné conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale, en date du 7 décembre 1944 et à l'annexe à l'arrêté N°XXXX relatif à la navigabilité des aéronefs civils ; cet aéronef est jugé en état de navigabilité lorsqu'il est entretenu et utilisé conformément aux textes précités et aux limites d'emploi applicables. This certificate of airworthiness is issued pursuant to the Convention on international civil aviation dated 07 december 1944 and the annex to the order N°XXXX relating to the airworthiness of civil aircraft in respect of the above-mentioned aircraft which is considered to be airworthy when maintained and operated in accordance with the foregoing and the pertinent operating limitations. Le Directeur Général (signature): The General Director Délivré le : I_I_II_I_II_I_I_I_I Date of issue		

16. Date de l'examen Examination date	Lieu de l'examen Place of examination	Résultat / Validité Result / Validity	Signature de l'Autorité émettrice Signature of issuing Authority

(applicable à compter du 26 novembre 2026)

[illegible]

APPENDICE 4 MODÈLE DE CERTIFICAT ACOUSTIQUE

 CA-DSA/ SINA/BNA		1. RÉPUBLIQUE DU CONGO REPUBLIC OF CONGO AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE NATIONAL CIVIL AVIATION AGENCY		3. N° DU CERTIFICAT : CERTIFICATE NUMBER	
2. CERTIFICAT ACOUSTIQUE NOISE CERTIFICATE					
4. Marques de nationalité et d'immatriculation Nationality and registration marks TN — I _ I _ I _ I		5. Constructeur et désignation de l'aéronef par le constructeur Manufacturer and manufacturer's designation of the aircraft		6. N° de série de l'aéronef Aircraft serial number	
7. Moteur : Engine			8. Hélice : Propeller		
9. Masse maximale au décollage : Maximum takeoff weight		10. Masse maximale à l'atterrissage : Maximum landing weight		11. Norme de certification acoustique : Noise certification standard	
12. Modifications supplémentaires introduite aux fins de la conformité avec les normes applicables de certification acoustique : Additional modifications incorporated for the purpose of compliance with the applicable noise certification standards					
13. Niveau de bruit latéral/à plein régime : Lateral Full power noise level	14. Niveau de bruit à l'approche : Approach noise level	15. Niveau de bruit au survol : Flyover noise level	16. Niveau de bruit au survol : Overflight noise level	17. Niveau de bruit au décollage : Takeoff noise level	
Observations : Remarks					
18. Le présent certificat acoustique est délivré conformément aux dispositions de l'Annexe 16, Volume I, à la Convention relative à l'aviation civile internationale, pour l'aéronef mentionné ci-dessus, qui est jugé conforme à la norme acoustique indiquée, à condition d'être entretenu et exploité dans le respect des spécifications et limitations d'exploitation pertinentes. This noise certificate is issued in accordance with the provisions of Annex 16, Volume I, to the Convention on International Civil Aviation, for the above-mentioned aircraft, which is deemed to comply with the specified noise standard, provided it is maintained and operated in accordance with the relevant specifications and operating limitations.					
19. Date de délivrance : Date of issue			20. Signature : Signature		

Date de l'examen Examination date	Lieu de l'examen Place of examination	Résultat / Validité Result / Validity	Signature de l'Autorité émettrice Signature of issuing Authority

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