



Etablissant des règles pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés.



LE PRESIDENT DE LA COMMISSION

Vu le traité révisé de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) du 30 janvier 2009 ;

Vu la Convention de Chicago du 07 décembre 1944, relative à l'Aviation Civile Internationale ;

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

Vu la Convention régissant l'Union Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (UEAC) by 30 janvier 2009 ;

Vu l'Acte additionnel 15/07/CEMAC-162-CCE-08 du 25 avril 2007 portant création d'une Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC) ;

Vu Décision n° 14/CEMAC-COMMISSION-CCE-15 portant nomination de **Monsieur Baltasar ENGONGA EDJO'O** en qualité de Président de la commission de la CEMAC du 31 mars 2023 ;

Vu l'Acte additionnel 06/CEMAC-204-CCE-11 portant érection de l'ASSA-AC en Institution Spécialisée de l'UEAC du 25 juillet 2012 ;

Vu le Règlement N°06/23-UEAC-204-CM-40 portant organisation et fonctionnement de l'ASSA-AC ;

Vu le Règlement N°05/23-UEAC-066-CM-40 portant adoption du Code l'Aviation Civile des Etats membres de la CEMAC ;

Vu la Résolution des Ministres des Transports de la CEMAC réunis en Comité Ad hoc à Brazzaville le 16 février 2012 ;

Considérant ce qui suit :

1. Il est nécessaire d'établir des exigences techniques et des procédures administratives communes pour assurer la compatibilité en matière de navigabilité et d'environnement des produits aéronautiques, pièces et équipements associés, soumis aux règlements No05/23-UEAC-066-CM-40, N°06/23-UEAC-204-CM-40 et N°07/23-UEAC-066-CM-40, tous du 18 juin 2024. Ces conditions et procédures devraient spécifier les conditions de délivrance, tenue à jour, modification, suspension ou retrait des certificats appropriés.
2. Lorsqu'elle établit des mesures relatives à la mise en œuvre de conditions essentielles communes dans le domaine de la navigabilité, la Commission doit veiller à ce que ces mesures reflètent l'état actuel de la technique et les meilleures pratiques à prendre en compte, l'expérience aéronautique internationale ainsi que les progrès scientifiques et techniques, et permettre une réaction immédiate aux causes établies d'accidents et d'incidents graves.
3. Le besoin d'assurer une certaine homogénéité dans l'application des exigences communes en matière de navigabilité et d'environnement concernant les produits, pièces et

équipements aéronautiques, requiert des autorités compétentes des États membres et, le cas échéant, de l'Agence, de suivre des procédures communes afin d'évaluer la conformité à ces exigences.

4. Il est nécessaire de reconnaître le maintien de la validité des certificats délivrés avant l'entrée en vigueur du présent règlement.
5. Afin de maintenir un niveau uniforme **élevé de sécurité de l'aviation civile en Afrique Centrale**, il convient de signaler les modifications qui ont été apportées aux exigences et procédures de certification des aéronefs et des produits, pièces et équipements associés, et des organismes de conception et de production, notamment de manière à préciser les règles suivies ayant démontrées la conformité à la base de certification de type et aux exigences de protection de l'environnement.
6. Le concept et la complexité des groupes auxiliaires de puissance (APU) ressemblent à ceux des moteurs d'aéronef et, dans certains cas, la conception des APU est même inspirée de celle des moteurs. Par conséquent, **il est nécessaire d'établir** les dispositions régissant les réparations à apporter aux APU pour rétablir la cohérence avec les modalités de réparation des moteurs.
7. Afin que les aéronefs à motorisation non complexe, les aéronefs de tourisme et les produits, pièces et équipements associés soient soumis à des mesures proportionnées à la simplicité de leur conception et de leur fonctionnement, tout en maintenant un niveau uniforme élevé de sécurité aérienne en Afrique Centrale, il est nécessaire d'introduire, pour les propriétaires d'aéronefs légers d'une masse inférieure à 2 000 kg (LA2) ou à 1 200 kg (LA1), la possibilité d'accepter que certaines pièces non critiques du point de vue de la sécurité soient installées **sans formulaire 1 de l'Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC)**.
8. Le règlement No05/23-UEAC-066-CM-40 portant **adoption du Code de l'Aviation Civile des Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC)** et le règlement N°07/23-UEAC-066-CM-40 fixant les règles communes en matière de **sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone CEMAC**, l'Agence (Règlement No06/23-UEAC-204-CM-40 portant organisation et fonctionnement de (ASSA-AC)) élabore des projets de règles d'application afin d'assister la Commission dans la préparation de propositions concernant les principes fondamentaux, l'applicabilité et les exigences essentielles à présenter au Conseil des Ministres et dans l'adoption des règles de mise en œuvre. **Ces projets sont présentés à la Commission par l'Agence sous la forme d'avis.**
9. Les mesures du présent règlement sont conformes à l'avis du Comité de Direction établi par l'article 34 du Règlement N°06/23-UEAC-204-CM-40.

Sur proposition du Directeur Général de l'ASSA-AC ;

Après approbation du Comité des Ministres de l'ASSA-AC en sa session du 04 octobre 2024

EDICTE LE RÈGLEMENT D'EXECUTION COMPOSÉ DE L'ANNEXE CI-DESSOUS JOINTE ET DONT LA TENEUR SUIT :

ANNEXE I – RÈGLEMENT ÉTABLISSANT DES RÈGLES POUR LA CERTIFICATION DE NAVIGABILITÉ ET ENVIRONNEMENTALE DES AÉRONEFS ET PRODUITS, PIÈCES ET ÉQUIPEMENTS ASSOCIÉS (PARTIE 21).

Article premier - Champ d'application et définitions

1. Conformément au domaine d'application du Règlement N°05/23-UEAC-066-CM-40 portant adoption du Code de l'Aviation Civile des Etats membres de la CEMAC, à l'article 9 du Règlement N°06/23-UEAC-204-CM-40 portant organisation et fonctionnement de l'ASSA-AC et l'article 5 du Règlement N°07/23-UEAC-066-CM-40 fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone CEMAC, le présent règlement fixe les exigences techniques communes et les procédures administratives afférentes à l'acceptation de la certification, en matière de navigabilité et d'environnement, des produits, pièces et équipements et spécifie les conditions de :
 - (a) l'acceptation des certificats de type, de certificats de type restreints et de certificats de type supplémentaires, et les modifications apportées à ces certificats ;
 - (b) la délivrance de certificats de navigabilité, de certificats de navigabilité restreints, d'autorisations de vol et de certificats de remise en service;
 - (c) l'approbation des réparations ;
 - (d) la délivrance des certificats acoustiques ;
 - (e) l'acceptation de la certification de certaines pièces et de certains équipements ;
 - (f) la délivrance des consignes spécifiques de navigabilité ;
2. Aux fins du présent règlement, les définitions suivantes s'appliquent :
 - (a) « **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.
Note. Le terme « aéronef » englobe les aéronefs télépilotés ;
 - (b) « **Agence** » Fais référence au règlement N°06/23-UEAC-204-CM-40 portant organisation et fonctionnement de l'ASSA-AC ;
 - (c) « **Article** » signifie toute pièce et tout équipement à utiliser sur un aéronef civil et des composants de poste de télépilotages ;
 - (d) « **CMPA** » Aéronef motorisé complexe (« Complex Motor-Powered Aircraft (CMPA) ») renvoie aux aéronefs suivants :
 - i. un avion
 - ayant une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 5 700 kg, ou
 - certifié pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à dix-neuf, ou
 - certifié pour être exploité par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
 - équipé d'un ou de plusieurs turboréacteurs ou de plus d'un turbopropulseur, ou
 - ii. un hélicoptère certifié
 - pour une masse maximale au décollage supérieure à 3 175 kg, ou
 - pour une configuration maximale en sièges passagers supérieure à neuf, ou
 - pour une exploitation par un équipage de conduite minimal d'au moins deux pilotes, ou
 - iii. un aéronef à rotors basculants.
 - (e) « **Composant du RPS ou CMU** » désigne tout éléments du poste de télépilotage ;
 - (f) « **Etablissement principal** » signifie l'administration centrale ou le siège statutaire de la société, où sont exercés les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation des activités visées dans le présent règlement ;
 - (g) « **Etat** » Etat membre de l'OACI
 - (h) « **Equipement** » tout instrument, équipement, mécanisme, appareil, dispositif auxiliaire, logiciel ou accessoire transporté à bord d'un aéronef par l'exploitant d'aéronefs, qui n'est pas

- une pièce, et qui est utilisé ou destiné à être utilisé pour l'exploitation ou le contrôle de l'aéronef, qui contribue à la capacité de survie des personnes à bord ou qui est de nature à avoir une incidence sur l'exploitation en toute sécurité de l'aéronef ;
- (i) « **Liaison C2** » *Liaison de données établie entre l'aéronef télépiloté et le poste de télépilotage aux fins de la gestion du vol ;*
- (j) « **Installation du RPS ou CMU** » désigne le processus d'intégration des composants RPS ou CMU dans un environnement physique éligible à cet effet selon un ensemble d'instructions d'installations et de test, de telle sorte que le RPS ou CMU installée puisse être utilisée pour faire fonctionner un aéronef sans pilote ;
- (k) « **LA1** » signifie « Light Aircraft (aéronef léger) 1 » et renvoie aux aéronefs habités suivants :
- (i) un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 1200 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe ;
 - (ii) un planeur ou moto planeur d'une MTOM n'excédant pas 1200 kg ;
 - (iii) un ballon dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3400 m³ pour les ballons à air chaud, 1050 m³ pour les ballons à gaz et 300 m³ pour les ballons à gaz captifs ;
 - (iv) un dirigeable conçu pour un maximum de 4 occupants et dont le volume maximal par construction des gaz de sustentation ou d'air chaud n'excède pas 3 400 m³ pour les dirigeables à air chaud et 1000 m³ pour les dirigeables à gaz ;
- (l) « **LA2** » signifie « Light Aircraft (aéronef léger) 2 » et renvoie aux aéronefs habités suivants :
- (i). un avion d'une masse maximale au décollage (MTOM) n'excédant pas 2 000 kg, non classé comme aéronef à motorisation complexe ;
 - (ii). un planeur ou moto planeur d'une MTOM n'excédant pas 2 000 kg ;
 - (iii). un ballon ;
 - (iv). un dirigeable à air chaud ;
 - (v). un dirigeable à gaz présentant toutes les caractéristiques suivantes :
 - poids statique de 3 % maximum,
 - poussée non dirigée (sauf inversion de poussée),
 - conception simple et classique: de la structure, du système de commande et du système de ballonnets,
 - commandes non assistées ;
 - (vi). un aéronef à voilure tournante très léger.
- (m) « **LSA** » est un aéronef léger de sport (« Light Sport Aircraft ») ayant toutes les caractéristiques suivantes :
- une masse maximale au décollage n'excédant pas 600 kg ;
 - une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage (VS0) maximale ne dépassant pas **45 nœuds** en vitesse corrigée (VC) pour la masse maximale au décollage certifiée et pour le centre de gravité le plus critique de l'aéronef ;
 - une capacité maximale de deux places assises, y compris le pilote ;
 - un moteur unique sans turbine doté d'une hélice ;
 - une cabine non pressurisée ;
- (n) « **Matériel d'orientation (GM)** » Un matériel d'explication et d'interprétation sur la manière de satisfaire aux exigences contenues dans le règlement commun, les règlement d'exécutions, les AMC et les certifications de spécifications (CS). Il contient des informations, **y compris des exemples, pour aider l'utilisateur à comprendre et à appliquer correctement le règlement commun, ses IR, ses AMC et ses CS.**

- (o) « **Moyen acceptable de mise en conformité (AMC)** » L'AMC illustre un moyen, mais pas le seul moyen, par lequel une exigence d'une règle de mise en œuvre peut être satisfaite. La démonstration satisfaisante de la conformité à l'aide d'une AMC publiée permet de présumer de la conformité à l'exigence correspondante ; c'est un moyen de faciliter les tâches de certification pour le demandeur et l'autorité compétente.
 - (p) « **Moyens alternatifs de mise en conformité (AltMoCs)** » La décision des Autorités et des Organismes de démontrer la conformité aux exigences par d'autres moyens et proposer d'autres moyens de conformité (AltMoCs). Les « moyens alternatifs de mise en conformité » sont ceux qui proposent une alternative à une AMC existante. Ces propositions d'AltMoC doivent être accompagnées de preuves de leur capacité à répondre à l'intention du règlement d'exécution.
 - (q) « **Partie 21** » comprend les exigences et procédures relatives à l'acceptation de la certification des aéronefs et des produits associés, pièces et équipements énoncées à l'annexe I du présent règlement ;
 - (r) « **Partie M** » comprend les exigences applicables en matière de maintien de la navigabilité et adoptées en vertu du règlement fixant des règles communes en matière de la sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en Zone CEMAC ;
 - (s) « **Pièces** » tout élément d'un produit, tel qu'il est défini par la conception de type du produit ;
 - (t) « **Produit** » Tout aéronef, moteur, hélice et appareillage ou partie des susnommés, y compris le matériel et les logiciels informatiques destinés à y être posés ;
 - (u) « **Poste de télépilotage (RPS) ou Unité de Contrôle et de Surveillance (CMU)** » Composant du système d'aéronef télépiloté qui contient l'équipement utilisé pour conduire l'aéronef télépiloté ;
 - (v) « **Règlement** » Un acte juridique. Il revêt une portée générale, est obligatoire dans tous ses éléments et est directement applicable dans tous les Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC).
 - (w) « **Règlement commun ou règles communes** » Fais référence au Règlement N°07/23-UEAC-066-CM-40 fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone CEMAC.
 - (x) « **Règlement d'exécution (IR)** » Il précise les conditions dans lesquelles les Etats membres doivent mettre en œuvre un règlement CEMAC en détaillant la manière de se conformer aux exigences essentielles du règlement de base et en régissant les sujets inclus dans leur champ d'application. Les IR sont contraignants dans leur intégralité et sont utilisés pour spécifier un niveau de sécurité élevé et uniforme ainsi qu'une conformité et un respect uniformes.
 - (y) « **Spécifications de certification (CS)** » Normes techniques adoptées par l'autorité compétente ou par l'Agence indiquant les moyens de démontrer la conformité avec le code de l'aviation civile de la CEMAC et ses règlements d'exécution, et pouvant être utilisées par un organisme aux fins de la certification.
 - (z) « **Système d'aéronef télépiloté (RPAS) ou système d'aéronef sans équipage (UAS)** » Aéronef télépiloté, poste ou postes de télépilotage connexes, liaison ou liaisons C2 nécessaires et tout autre composant spécifié dans la conception de type ;
3. Le terme « Etat membre » dans ce règlement et ses annexes désigne un Etat membre et tout Etat associé en vertu de l'article 56 du traité révisé de la CEMAC.

Article 2 - Certification des aéronefs et des produits, des pièces et des équipements

- 1 Les aéronefs et produits, pièces et équipements font l'objet d'acceptation des certificats suivants :



- Certificat de type ;
- Certificat de type restreint ; et
- Certificat de type supplémentaire ;

délivrés par l'Etat primaire de certification primaire conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.

- 2 Pour la certification des aéronefs, produits, pièces et équipements, les règlements de navigabilité (code de navigabilité) Etats Unis d'Amérique, brésilien, canadien, chinois, royaume uni, russe et union européen en vigueur de ces Etats de certification primaire, le cas échéant, sont adoptés.
- 3 Pour les aéronefs, produits, pièces et équipements dont le certificat de type primaire a été délivré par un Etat autre que ceux cités au point 2, l'autorité compétente ou l'Agence procède à l'analyse des écarts du code de navigabilité de cet Etat et celui de l'union européen.
- 4 La certification des aéronefs, produits, pièces et équipements est traitée dans l'Annexe I (Partie 21).

Article 3 - Maintien de la validité des certificats de type acceptés et des certificats de navigabilité associés

1. Les dispositions suivantes s'appliquent aux produits dotés d'un certificat de type accepté par un Etat membre :

le produit est réputé couvert par un certificat de type conformément aux dispositions du présent règlement lorsque :

a. sa base de certification de type est conforme à :

- une base de certification de type répondant aux exigences de l'OACI ;
- pour les autres produits, la base de certification de type telle que définie dans la fiche de caractéristiques du certificat de type de l'Etat de conception primaire ;

b. les consignes de navigabilité applicables sont celles de l'Etat de conception primaire ;

c. l'Etat d'immatriculation peut émettre sa propre consigne de navigabilité ;

2. Un certificat de navigabilité, délivré par un Etat membre et attestant la conformité avec un certificat de type déterminé conformément au paragraphe 1, est réputé être conforme au présent règlement.
3. Les certificats de type acceptés par un Etat membre avant l'entrée en vigueur du présent règlement sont réputés conforme au présent règlement.

Article 4 - Maintien de la validité des certificats de type supplémentaires acceptés

En ce qui concerne les certificats de type supplémentaires délivrés par un Etat de conception primaire, et en ce qui concerne les modifications apportées aux produits, proposées par une personne autre que le titulaire du certificat de type du produit, puis acceptées par un Etat membre dans le cadre des procédures nationales en vigueur, lorsque le certificat de type supplémentaire, ou la modification, était valide avant l'adoption du présent règlement le certificat de type supplémentaire ou la modification sont réputés être acceptés dans le cadre du présent règlement.

Article 5 - Autorisation de vol

Les conditions déterminées avant l'adoption du présent règlement par les Etats membres pour les autorisations de vol ou pour d'autres certificats de navigabilité délivrés pour des aéronefs qui ne sont pas couverts par un certificat de navigabilité ou un certificat de navigabilité restreint délivré conformément au présent règlement sont réputées avoir été déterminées conformément au présent règlement, à moins que l'autorité compétente ou l'Agence n'ait décidé, avant l'adoption du règlement

que ces conditions ne garantissent pas un niveau de sécurité équivalent à celui requis dans le Règlement N°05/23-UEAC-066-CM-40 portant adoption du Code de l'Aviation Civile des Etats membres de la CEMAC ou le Règlement N°07/23-UEAC-066-CM-40 fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone CEMAC ou le présent règlement.

Article 6 - Révision des règlements d'application

La Commission de la CEMAC est chargée de la révision des règlements d'application.

Article 7 - Entrée en vigueur

- (a). Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au bulletin officiel de la Communauté.
- (b). Il est applicable le 31 décembre 2026.
- (c). Les certificats délivrés avant la date d'entrée en application du présent règlement restent valables tant qu'ils ne sont pas modifiés, suspendus ou retirés
- (d). Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bangui, le 14 JAN 2025

LE PRESIDENT



Baltasar ENGONGA EDJO'O