



Déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes



LE PRESIDENT DE LA COMMISSION

- Vu la Convention de Chicago du 14 décembre 1944, relative à l'Aviation Civile Internationale ;
Vu le Traité révisé de la Communauté Économique de l'Afrique Centrale (CEMAC) du 30 Janvier 2009 ;
Vu le Traité relatif aux Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC) du 20 Janvier 2012 ;
Vu la Convention régissant l'Union Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (UEMAC) ;
Vu l'Acte additionnel 15/07/CEMAC-162-CCE-08 du 25 avril 2007 portant création d'une Agence de Supervision de la Sécurité en Afrique Centrale (ASSA-AC) ;
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 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 le Règlement N°05/24-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°07/24-UEAC-066-CM-40 du 24 mai 2024, fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone CEMAC ;
Vu le Règlement N°06/23-UEAC-204-CM-40 du 18 juin 2024, portant organisation et fonctionnement l'Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC) ;
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 REGLEMENT D'EXECUTION COMPOSE DE :

- ANNEXE I, PARTIE DEF : DEFINITION DES TERMES UTILISES DE L'ANNEXE II A VIII.
ANNEXE II, PARTIE ARO : EXIGENCES APPLICABLES AUX AUTORITES EN MATIERE D'OPERATIONS AERIENNES
ANNEXE III, PARTIE ORO : EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISMES EN MATIERE D'OPERATIONS AERIENNES
ANNEXE IV, PARTIE CAT : TRANSPORT AERIEN COMMERCIAL
ANNEXE V, PARTIE SPA : AGREMENTS SPECIFIQUES
ANNEXE VI, PARTIE NCC : EXPLOITATION D'AERONEFS A MOTORISATION COMPLEXE A DES FINS NON COMMERCIALES
ANNEXE VII, PARTIE NCO : EXPLOITATION D'AERONEFS AUTRES QUE LES AERONEFS MOTORISES COMPLEXES A DES FINS NON COMMERCIALES
ANNEXE VIII, PARTIE SPO : EXPLOITATIONS SPECIALISEES

ET DONT LA TENEUR SUIT ::



Article 1^{er} : Objet et champ d'application

- (a). Le présent règlement établit des règles détaillées concernant les opérations aériennes effectuées avec des avions et des hélicoptères, notamment les inspections au sol des aéronefs d'exploitants dont la surveillance en matière de sécurité est assurée par un autre État, lorsque ces aéronefs ont atterri sur des aérodromes situés sur le territoire soumis aux dispositions des traités.
- (b). Le présent règlement établit également des règles détaillées relatives aux conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats d'exploitants d'aéronefs, à l'exception des ballons et des planeurs, effectuant des opérations de transport aérien commercial visés à l'article 2, paragraphe 1, points (b) du règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024, aux privilèges et responsabilités des titulaires de certificats ainsi qu'aux conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions par souci de sécurité.
- (c). Le présent règlement établit également des règles détaillées relatives aux conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats d'opérateur de travail Aérien pour l'exploitation spécialisée commerciale d'avions et d'hélicoptères ou l'exploitation d'aéronefs motorisés complexes à des fins non commerciales, y compris pour des exploitations spécialisées, attestant qu'ils sont capables et qu'ils ont les moyens d'assumer les responsabilités liées à l'exploitation d'aéronefs, et à la surveillance de ces exploitants.
- (d). Le présent règlement établit également des règles détaillées relatives aux conditions dans lesquelles certaines exploitations spécialisées non commerciales sont soumises au certificat par souci de sécurité, et aux conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait du certificat d'opérateur d'aviation générale.
- (e). Le présent règlement ne s'applique pas aux opérations aériennes couvertes par l'article 2, paragraphe 3, point (a), du règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024.
- (f). Le présent règlement ne s'applique pas aux opérations aériennes effectuées avec des dirigeables.
- (g). Le présent règlement ne s'applique pas aux opérations aériennes effectuées avec des ballons et des planeurs. Toutefois, ces opérations aériennes effectuées avec des ballons, autres que des ballons à gaz captifs, et avec des planeurs sont soumises aux exigences en matière de surveillance prévues à l'article 3 du présent.
- (h). Tous les certificats délivrés au titre du présent règlement doivent comporter au moins une traduction en anglais.



Article 2 : Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

- (a). « **Avion** », un aéronef motopropulsé à voilure fixe et plus lourd que l'air, sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur la voilure ;
- (b). « **Avion de classe de performances B** », un avion à hélices ayant une configuration maximale opérationnelle en sièges passagers (MOPSC) inférieure ou égale à 9 et une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 5 700 kg ;
- (c). « **Ballon** », un aéronef non motorisé plus léger que l'air, avec équipage, et capable de voler grâce à l'utilisation soit d'un gaz plus léger que l'air, soit d'un brûleur embarqué, y compris les ballons à gaz, les ballons à air chaud, les ballons mixtes et, bien qu'ils soient motorisés, les dirigeables à air chaud ;
- (d). « **Ballon à gaz captif** », un ballon à gaz muni d'un système d'ancrage continu à un point fixe pendant l'exploitation ;
- (e). « **Certificats** », certificat de transporteur Aérien (CTA), certificat d'opérateur de travail aérien (COTA), certificat d'opérateur d'aviation générale (COAG), autorisation spéciale d'exploitation.
- (f). « **Exploitation commerciale** », toute exploitation d'un aéronef, contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, qui est à la disposition du public ou, lorsqu'elle n'est pas mise à la disposition du public, qui est exercée en vertu d'un contrat conclu entre un exploitant et un client, et dans le cadre duquel ce dernier n'exerce aucun contrôle sur l'exploitant ;
- (g). « **Exploitation en classe de performances 1** », une exploitation avec un niveau de performance tel que, en cas de défaillance du moteur critique, l'hélicoptère peut soit atterrir sur la distance utilisable pour le décollage interrompu, soit poursuivre le vol en sécurité jusqu'à une aire d'atterrissage appropriée, selon le moment auquel survient la défaillance ;
- (h). « **Éléments d'orientation (GM)** » sont des dispositions non contraignantes sur la manière de satisfaire aux exigences contenues dans le règlement de base, les IR, les AMC et les CS. Ils contiennent des informations, y compris des exemples, pour aider l'utilisateur à interpréter et à appliquer le règlement de base, ses IR, ses AMC et ses CS.
- (i). « **Exploitation spécialisée** », toute exploitation autre qu'une exploitation à des fins de transport aérien commercial, consistant à utiliser un aéronef pour des activités spécialisées telles que l'agriculture, la construction, la photographie, les levés topographiques, l'observation, les patrouilles, la publicité aérienne et les vols de contrôle de maintenance ;
- (j). « **Exploitation spécialisée commerciale à haut risque** », toute exploitation spécialisée commerciale effectuée au-dessus d'une zone où la sécurité des tiers au sol est susceptible d'être compromise en cas d'urgence ou, selon les critères de l'autorité compétente du lieu où l'exploitation est effectuée, toute exploitation spécialisée commerciale qui, en raison de

- sa nature particulière et de l'environnement local dans lequel elle a lieu, fait courir un risque important, en particulier aux tiers au sol;
- (k). « **Hélicoptère** », un aéronef plus lourd que l'air 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 ;
 - (l). **Liste d'écarts de configuration (LEC)**. Liste établie par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les pièces externes d'un type d'aéronef dont on peut permettre l'absence au début d'un vol, et qui contient tous les renseignements nécessaires sur les limites d'emploi et corrections de performance associées.
 - (m). « **Liste minimale d'équipements (LME)** ». Liste prévoyant l'exploitation d'un aéronef, dans des conditions spécifiées, avec un équipement particulier hors de fonctionnement ; cette liste, établie par un exploitant, est conforme à la LMER de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.
 - (n). « **Liste minimale d'équipements de référence (LMER)** ». Liste établie pour un type particulier d'aéronef par l'organisme responsable de la conception de type, avec l'approbation de l'État de conception, qui énumère les éléments dont il est permis qu'un ou plusieurs soient hors de fonctionnement au début d'un vol. La LMER peut être associée à des conditions, restrictions ou procédures d'exploitation spéciales
 - (o). « **Moyens acceptables de conformité (AMC)** » sont non contraignants. L'AMC sert de moyen par lequel les exigences contenues dans le règlement de base, et l'IR, peuvent être satisfaites. Toutefois, les demandeurs peuvent décider de démontrer la conformité aux exigences en utilisant d'autres moyens.
 - (p). « **Navigation fondée sur les performances** » (PBN), navigation de surface fondée sur les exigences en matière de performances applicables aux aéronefs exploités sur une route ATS, conformément à une procédure d'approche aux instruments ou dans un espace aérien désigné ;
 - (q). « **Planeur** », un aéronef plus lourd que l'air sustenté en vol par des réactions aérodynamiques sur sa voilure et dont le vol libre ne dépend d'aucun moteur ;
 - (r). « **Site d'intérêt public (PIS)** », un site utilisé exclusivement pour des exploitations effectuées dans l'intérêt public ;
 - (s). « **Opération de taxi aérien** », aux fins de l'établissement des limitations du temps de vol et du temps de service, une exploitation à des fins de transport aérien commercial non régulière et à la demande, effectuée au moyen d'un avion disposant d'une configuration opérationnelle maximale en sièges passagers (MOPSC) inférieure ou égale à 19 ;
 - (t). « **Spécifications de certification (CS)** » sont des normes techniques non contraignantes adoptées par la Commission de la CEMAC pour répondre aux exigences essentielles du règlement de base. Les CS sont utilisés pour établir la base de certification.



- (u). « **Vol de découverte** », toute opération effectuée contre rémunération ou à tout autre titre onéreux, consistant en un voyage aérien de courte durée visant à attirer de nouveaux stagiaires ou de nouveaux membres et proposé par un organisme de formation visé à l'article 13, Organisme de formation de pilote, du règlement **déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile** ou un organisme créé afin de promouvoir l'aviation sportive et de loisir;
- (v). « **Vol de compétition** », toute activité de navigation aérienne consistant à utiliser un aéronef pour des courses ou des concours, ainsi que pour s'y exercer et pour rallier ou quitter un lieu de courses ou de concours ;
- (w). « **Vol effectué lors d'une manifestation aérienne** », toute activité de navigation aérienne consistant expressément à faire une démonstration ou donner un spectacle lors d'une manifestation ouverte au public, ainsi qu'à utiliser un aéronef pour s'y exercer et pour rallier ou quitter le lieu de la manifestation.
- (x). « **Vois intérieurs** » sont définis, du point de vue réglementaire, comme des vols internationaux conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.
- (y). « **Vois internationaux** » : est une forme de vol commercial où le départ et l'arrivée ont lieu dans différents pays.

Des définitions supplémentaires sont établies à l'annexe I aux fins des annexes II à VIII.

Article 3 : Capacités de surveillance

- (a). Les États membres désignent en leur sein une ou plusieurs entités qui constituent l'autorité compétente, laquelle est investie des responsabilités de certification et de surveillance des personnes et des organismes visés par le règlement n° 07/23-UEAC-066-CM-40 du 24 mai 2024 et ses modalités d'exécution.

Les systèmes d'administration et de gestion des autorités compétentes des États membres et de l'Agence respectent les exigences de l'annexe II.
- (b). Si un État membre désigne plus d'une entité comme autorité compétente :
 - (1) L'étendue des compétences de chaque autorité compétente est clairement définie en termes de responsabilités et de limites géographiques ; et
 - (2) Une coordination est assurée entre lesdites entités pour assurer l'efficacité de la surveillance de tous les organismes et de toutes les personnes visées à l'article 66 du règlement fixant les règles en matière de la sécurité aérienne et ses modalités d'exécution, dans le cadre de leur mandat respectif.
- (c). Les États membres s'assurent que la ou les autorités compétentes disposent de la capacité nécessaire pour garantir la surveillance de toutes les personnes et de tous les organismes couverts par leur programme de surveillance, et disposent notamment des ressources suffisantes pour satisfaire aux exigences du présent règlement.

- (d). Les États membres veillent à ce que le personnel de l'autorité compétente n'effectue pas d'activité de surveillance s'il est avéré que cela pourrait entraîner directement ou indirectement un conflit d'intérêts, notamment lorsqu'il s'agit d'intérêts familiaux ou financiers.
- (e). Le personnel autorisé par l'autorité compétente à exécuter des tâches de certification et/ou de surveillance est habilité à s'acquitter au moins des tâches suivantes :
- (1) Examiner les dossiers, les données, les procédures et tout autre document utile pour l'exécution de la mission de certification et/ou de surveillance ;
 - (2) Faire des copies totales ou partielles de ces dossiers, données, procédures et autres documents ;
 - (3) Demander une explication orale sur place ;
 - (4) Pénétrer sans limite et sans restriction dans tout local, site d'exploitation, installations, services ou moyen de transport concerné;
 - (5) Effectuer des audits, des enquêtes, des évaluations, des inspections, y compris des inspections au sol et des inspections inopinées ;
 - (6) Prendre ou engager des mesures exécutoires si nécessaire.
- (f). Les tâches visées au paragraphe 5 sont exécutées conformément aux dispositions légales de l'État membre concerné.

Article 4 : Inspections au sol

- (a). Les inspections au sol d'aéronefs d'exploitants dont la sécurité est soumise à la surveillance d'un autre État membre ou d'un pays tiers sont effectuées conformément à la sous-partie RAMP de l'annexe II.
- (b). Les États membres veillent à ce que les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine soient soumis à des tests d'alcoolémie en ce qui concerne les exploitants relevant de leur propre surveillance ainsi que les exploitants dont la surveillance est assurée par un autre État membre ou un pays tiers.
- (c). Les États membres peuvent s'assurer que les tests d'alcoolémie sur les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine soient effectués par les agents autorisés. En cas de résultats positifs, l'Autorité compétente transmet sans délais, les informations à l'Agence et au pays tiers.
- (d). Les États membres peuvent effectuer des tests supplémentaires de dépistage de substances psychotropes autres que l'alcool. Dans ce cas, l'État membre informe l'Agence.

Article 5 : Opérations aériennes

- (a). Les exploitants n'exploitent un avion ou un hélicoptère à des fins de transport aérien commercial (ci-après «CAT») ou non commercial qu'en se conformant aux exigences des annexes III, IV, VI, VII et VIII selon le cas.
- (b). L'exploitation de transport aérien commercial, du travail aérien et l'aviation générale est assujettie à l'obtention d'un certificat de transporteur aérien (CTA), d'un certificat



- d'opérateur de travail aérien (COTA) ou d'un certificat d'opérateur d'aviation générale (COAG) d'une validité de 24 mois et autres documents connexes
- (c). Les exploitants effectuant des opérations de CAT au départ et à destination du même aéroport ou site d'exploitation avec des avions de classe de performances B ou des hélicoptères à motorisation non complexe doivent respecter les dispositions applicables des annexes III, IV, VI, VII et VIII.
- (d). Les exploitants se conforment aux dispositions pertinentes de l'annexe V lorsqu'ils exploitent :
- (1) Des avions ou des hélicoptères utilisés à des fins :
 - (i) D'opérations reposant sur une navigation fondée sur les performances (PBN) ;
 - (ii) D'opérations qui respectent les spécifications de performances minimales de navigation (MNPS) ;
 - (iii) D'opérations dans un espace aérien avec minimum de séparation verticale réduit (RVSM) ;
 - (iv) D'opérations par faible visibilité (LVO) ou d'opérations avec crédits opérationnels ;
 - (2) Des avions et hélicoptères utilisés pour le transport de marchandises dangereuses (DG) ;
 - (3) Des avions à deux (02) turbomachines ou plus utilisés pour des opérations long-courrier (ETOPS/EDTO) à des fins de transport aérien commercial ;
 - (4) Des hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial avec l'assistance de systèmes d'imagerie nocturne (NVIS) sous réserve de l'autorisation du Ministère de la défense nationale ou celui de l'intérieur de l'Etat membre ;
 - (5) Des hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial dans le cas d'opérations d'hélicoptère (HHO) ;
 - (6) Des hélicoptères utilisés à des fins de transport aérien commercial dans le cas de services médicaux d'urgence (SMUH) ; et
 - (7) Des hélicoptères utilisés à des fins d'exploitation en mer (HOFO).
 - (8) Des avions monomoteurs à turbines exploités de nuit ou en conditions météorologiques de vol aux instruments (SET-IMC)
- (e). Les exploitants d'avions et d'hélicoptères à motorisation complexe utilisés à des fins non commerciales doivent démontrer leurs capacités et leurs moyens de s'acquitter de leurs responsabilités liées à l'exploitation des aéronefs et d'exploiter les aéronefs conformément aux dispositions spécifiées aux annexes III et VI.
- (f). En cas d'opérations spécialisées non commerciales, les opérateurs doivent exploiter les aéronefs conformément aux dispositions spécifiées aux annexes III et VIII.
- (g). Les exploitants d'avions et hélicoptères motorisés autres que complexes utilisés à des fins non commerciales, y compris des opérations spécialisées non commerciales, doivent

exploiter ces aéronefs en se conformant aux dispositions énoncées dans les annexes III et VII.

- (h). Lorsqu'ils dispensent une formation au vol à destination, à l'intérieur ou au départ de la communauté, les organismes de formation visés à l'article 13 du **règlement déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile** dont le principal établissement se trouve dans un État membre, exploitent :
- (1) Les avions et hélicoptères motorisés complexes conformément aux dispositions de l'annexe VI ;
 - (2) Les autres avions et hélicoptères conformément aux dispositions de l'annexe VII.
- (i). Les exploitants n'exploitent un avion ou un hélicoptère à des fins d'exploitation spécialisée commerciale qu'en se conformant aux exigences des annexes III et VIII.
- (j). Les vols ayant lieu immédiatement avant, pendant ou immédiatement après des exploitations spécialisées et qui sont directement liés à ces exploitations, sont effectués conformément aux paragraphes (c), (d) et (f), selon le cas. En dehors des membres de l'équipage, les personnes autres que celles indispensables à l'exécution de la mission ne sont pas transportées à bord.

Article 6 : Dérogations

Un Etat membre peut accorder des dérogations aux exigences du présent règlement et de ses règles de mise en œuvre, en cas de circonstances opérationnelles ou de nécessités opérationnelles imprévues et urgentes d'une durée limitée, pour autant que ces dérogations ne soient pas préjudiciables au niveau de sécurité. Ces dérogations sont notifiées à l'Agence qui informe les Etats membres dès qu'elles acquièrent un caractère répété ou lorsqu'elles sont accordées pour des périodes d'une durée supérieure à deux (02) mois.

Article 7 : Autorisations/Certificats/Agréments

- (a). Les autorisations, certificats et agréments délivrés avant l'entrée en application du présent règlement par un État membre à des exploitants d'avions sont réputés avoir été délivrés conformément au présent règlement s'ils ont été délivrés conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI.
- (1) Les exploitants adaptent leur système de gestion, leurs programmes de formation, leurs procédures et leurs manuels afin de se conformer aux annexes III, IV, V, VI, VII et VIII selon le cas ;
 - (2) Les certificats sont remplacés après migration par des certificats délivrés conformément à l'annexe II du présent règlement à leur expiration.
- (b). Les autorisations, certificats et agréments délivrés à des exploitants d'hélicoptères par un État membre avant l'entrée en application du présent règlement restent valide jusqu'à leur expiration.



Article 8 : Limitations du temps de vol

- (a). Les opérations de CAT effectuées sont soumises aux exigences de l'annexe III, sous-partie FTL.
- (b). Par dérogation au paragraphe (a), les opérations de taxi aérien, de service médical d'urgence et de transport aérien commercial mono-pilote effectués au moyen d'avions doivent être conformes aux exigences de la législation nationale de l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement.
- (c). Par dérogation au paragraphe (a), les **opérations de CAT effectuées** au moyen **d'hélicoptères et de planeurs** sont conformes aux exigences de la législation nationale de l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement.
- (d). **Les opérations non commerciales**, y compris **les opérations spécialisées**, effectuées avec des avions et des hélicoptères à motorisation complexe, ainsi que les opérations commerciales spécialisées effectuées avec des avions, des hélicoptères et des planeurs, doivent être conformes, en ce qui concerne **les limitations du temps de vol**, aux exigences spécifiées dans la **législation nationale de l'État membre dans lequel l'exploitant a son principal établissement ou, si l'exploitant ne possède pas d'établissement principal, du lieu dans lequel il est établi ou réside.**

Article 9 : Listes minimales d'équipements/Listes de d'écart de configuration

- (a) Les listes minimales d'équipements (LME) et les listes d'écart de configuration (CDL) approuvées par l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation avant l'entrée en application du présent règlement sont réputées approuvées conformément au présent règlement et peuvent continuer à être utilisées par l'exploitant.
- (b) Après l'entrée en vigueur du présent règlement, toute modification apportée à la LME/CDL visée au point (a), pour laquelle une liste minimale d'équipements de référence (LMER) est dressée au titre des données d'adéquation opérationnelle, s'effectue en application de la section 2, point ORO.MLR.105, de l'annexe III du présent règlement ou deux (02) ans après l'approbation des données d'adéquation opérationnelle, au dernier des termes échus.
- (c) Toute modification apportée à une LME/CDL visée au point (a), pour laquelle aucune LMER n'a été dressée au titre des données d'adéquation opérationnelle, continue de s'effectuer selon la LMER acceptée par l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation, selon le cas.

Article 10 : Formation de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine

Les exploitants veillent à ce que les membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine exerçant déjà leurs activités et ayant accompli une formation conformément aux sous-parties FC et CC de l'annexe III, laquelle n'inclut pas les matières obligatoires établies selon les données d'adéquation opérationnelle appropriées, suivent une formation couvrant ces matières



obligatoires, entreprise deux (02) ans après l'approbation des données d'adéquation opérationnelle, au dernier des termes échus.

Article 11 : Exigences en matière d'équipage de conduite pour les vols de contrôle de maintenance

Un pilote ayant agi, avant le 31/12/2026, en qualité de pilote commandant de bord lors d'un vol de contrôle de maintenance qui, conformément à la définition figurant au point SPO.SPEC.MCF.100 de l'annexe VIII, est classé comme vol de contrôle de maintenance de niveau A, bénéficie d'un crédit afin de respecter le point SPO.SPEC.MCF.115 (a) (1) de ladite annexe. Dans ce cas, l'exploitant veille à ce que le pilote commandant de bord soit informé des différences identifiées entre les pratiques opérationnelles établies avant le 31/12/2026 et les obligations prévues à la section 5 de la sous-partie E de l'annexe VIII du présent règlement, notamment celles découlant des procédures connexes établies par l'exploitant.

Article 12 : Révision des limitations des temps de vol et de service et, les exigences en matière de repos

(a). L'Agence effectue un examen continu de l'efficacité des dispositions concernant les limitations des temps de vol et de service et les exigences en matière de repos figurant aux annexes II et III.

Cet examen, auquel sont associés des experts scientifiques, se fonde sur des données opérationnelles collectées sur le long terme, avec l'aide des États membres, après la date d'application du présent règlement.

L'examen évalue l'incidence des éléments suivants au moins, sur la vigilance du personnel navigant :

- (1) Services d'une durée supérieure à 13 heures, aux horaires les plus favorables de la journée ;
 - (2) Services d'une durée supérieure à 10 heures, aux horaires les moins favorables de la journée ;
 - (3) Services d'une durée supérieure à 11 heures pour les membres d'équipage dont l'état d'acclimatation est inconnu ;
 - (4) Services comportant un nombre élevé d'étapes (supérieur à 6) ;
 - (5) Services d'astreinte, tels que réserve ou alerte, suivis de services de vol ; et
 - (6) Horaires perturbateurs.
- (b). Les États membres effectuent un examen continu de l'efficacité des dispositions concernant les programmes de soutien, l'évaluation psychologique des membres d'équipage et la conduite de tests systématiques et aléatoires de dépistage de substances

psychotropes pour s'assurer de l'aptitude médicale des membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine figurant aux annexes II et IV.

Cet examen doit faire appel à une expertise pertinente et devra se baser sur des données recueillies avec l'assistance des États membres, sur le long terme.

Article 13 : Entrée en vigueur et mise en application

- (a) Le présent règlement entre en vigueur le vingt unième (21^{ème}) jour suivant celui de sa publication au Bulletin officiel de la Communauté.
- (b) Toutefois, les Etats membres prennent toutes les mesures exigées pour s'y conformer au plus tard le 31 décembre 2026. Ils en informent immédiatement la Commission de la CEMAC.

Fait à Bangui, le **14 JAN 2025**

LE PRÉSIDENT



Baltasar ENGONGA EDJO'O