



Déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile en zone CEMAC.



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 régissant l'Union Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (UEAC) ;

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

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 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°05/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 portant adoption du Code de l'Aviation Civile des Etats membres de la CEMAC ;

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

Vu le Règlement n°06/23-UEAC-204-CM-40 du 18 juin 2024 portant organisation et fonctionnement de l'ASSA-AC ;

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) 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 vise à établir et à maintenir un niveau uniforme élevé de sécurité aérienne dans la Communauté, et prévoit les moyens d'atteindre les objectifs fixés dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile.
- (2) Les pilotes participant à l'exploitation de certains aéronefs, ainsi que les simulateurs d'entraînement au vol, les personnes et les organismes intervenant dans la formation de ces pilotes et dans les examens et les contrôles auxquels ils sont soumis sont tenus de satisfaire aux exigences essentielles pertinentes définies à l'annexe IV du Règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024. Conformément audit règlement, les pilotes ainsi que les personnes et organismes intervenant dans leur formation devraient être certifiés dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles.
- (3) De même, les pilotes devraient se voir délivrer un certificat médical et les examinateurs aéromédicaux responsables de l'évaluation de l'aptitude médicale des pilotes devraient être certifiés dès lors qu'il aura été constaté qu'ils satisfont aux exigences essentielles pertinentes. Le Règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 envisage cependant que, dans

certaines circonstances, un médecin généraliste puisse agir en tant qu'examineur aéromédical si la législation nationale le permet.

- (4) Toute personne participant à l'exploitation d'un aéronef sans équipage à bord, y compris le **pilote à distance, est tenue de satisfaire les exigences essentielles énoncées dans l'annexe IX** du Règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024. Elle possède les connaissances et compétences nécessaires pour assurer la sécurité de l'exploitation et proportionnées aux risques liés au type d'exploitation. Elle fait également la preuve de son aptitude médicale, si cela est nécessaire pour atténuer les risques inhérents à l'exploitation concernée.
- (5) Les membres de l'équipage de cabine participant à l'exploitation de certains aéronefs sont tenus de satisfaire aux exigences essentielles pertinentes énoncées dans l'annexe IV du Règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024. Ce règlement prévoit que l'aptitude médicale des membres du personnel de cabine doit être régulièrement contrôlée afin de s'assurer qu'ils sont en mesure d'exécuter de manière sûre les tâches en matière de sécurité qui leur sont assignées. Le respect de cette exigence doit être établi par un examen approprié fondé sur les meilleures pratiques de médecine aéronautique.
- (6) Le Règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 prévoit qu'il appartient à la **Commission d'adopter les règles de mise en œuvre requises** pour la mise en place des conditions de certification des pilotes ainsi que des personnes intervenant dans la formation de ces pilotes et dans les examens et les contrôles auxquels ils sont soumis, des conditions **de certification des membres d'équipage de cabine** et des conditions de contrôle de leur aptitude médicale.
- (7) Il convient de fixer les exigences et les procédures de conversion des licences nationales de pilote et des licences nationales de mécanicien navigant en licences de pilote afin de garantir qu'ils exercent leurs activités selon des conditions harmonisées ; il convient également **d'assurer la conversion** des qualifications pour les essais en vol conformément au présent règlement.
- (8) Les États membres devraient pouvoir accepter les licences émises par des pays tiers lorsqu'un niveau de sécurité équivalent à celui précisé par le Règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 peut être garanti ; il y a lieu de fixer les conditions d'acceptation des licences émises par des pays tiers.
- (9) Afin que les formations entamées avant la mise en application du présent règlement puissent être prises en considération pour l'**obtention des licences de pilote**, il convient également de fixer les conditions de reconnaissance des formations déjà suivies, de même que les conditions de reconnaissance des licences militaires.
- (10) Il est nécessaire de ménager à l'industrie aéronautique et aux administrations des États membres un délai suffisant pour leur permettre de s'adapter au nouveau cadre réglementaire, de donner le temps aux États membres de délivrer certains types de licences de pilote et de certificats médicaux qui ne sont pas couverts par les règlements nationaux et de reconnaître, sous certaines conditions, la validité des licences et certificats délivrés ainsi que des évaluations aéromédicales effectuées avant la mise en application du présent règlement.
- (11) Afin d'assurer une transition harmonieuse et de garantir un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile dans la Communauté, **les mesures de mise en œuvre devraient refléter l'état de l'art, y compris les meilleures pratiques** et le progrès scientifique et technique, en matière de formation des pilotes et d'aptitude aéromédicale du personnel navigant. Il convient donc de tenir compte des exigences techniques et des procédures administratives arrêtées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ainsi que de la législation en vigueur relative à certaines spécificités nationales.



- (12) L'Agence a élaboré un projet de règles de mise en œuvre qu'elle a présenté à la Commission sous la forme d'un avis conformément à l'article 72, premier paragraphe, du Règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024.
- (13) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 72 du 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.

EDICTE LE PRESENT REGLEMENT D'EXECUTION COMPOSE JOINTES CI-DESSOUS ET DONT LA TENEUR SUIT :

ANNEXE I - LICENCES DU PERSONNEL DE CONDUITE D'UN AERONEF – (PARTIE FCL) ;

ANNEXE II - CONDITIONS DE CONVERSION DE LICENCES ET QUALIFICATIONS NATIONALES EXISTANTES APPLICABLES AUX AVIONS ET AUX HELICOPTÈRES – (PARTIE CONVERSION) ;

ANNEXE III - CONDITIONS D'AGRÈMENT DE LICENCES DÉLIVRÉES PAR OU AU NOM DE PAYS TIERS – (PARTIE TCL) ;

ANNEXE IV - MÉDECINE AÉRONAUTIQUE – (PARTIE MED) ;

ANNEXE V – QUALIFICATIONS DU PERSONNEL NAVIGANT DE SECURITE CABINE – (PARTIE CC) ;

ANNEXE VI - EXIGENCES APPLICABLES AUX AUTORITÉS POUR LE PERSONNEL NAVIGANT – (PARTIE ARA) ;

ANNEXE VII - EXIGENCES APPLICABLES AUX ORGANISATIONS POUR LE PERSONNEL NAVIGANT – (PARTIE ORA) ;

ANNEXE VIII – LICENCES ET QUALIFICATIONS DES TÉLÉPILOTES – (PARTIE RPL).

Article 1^{er} : Objet

Le présent règlement fixe les dispositions détaillées concernant :

- (1) les conditions de délivrance, de maintien en état de validité, de modification des licences du personnel navigant de l'aviation civile, notamment le personnel de conduite d'un aéronef ; le personnel de conduite d'aéronef sans équipage à bord et le personnel de sécurité cabine ;
- (2) les privilèges et responsabilités des titulaires de licences ;
- (3) les différentes qualifications pour les licences ;
- (4) les limitations, les suspensions, les retraits ou renoncations des licences ;
- (5) les conditions dans lesquelles les licences nationales peuvent être converties en licences communautaires ;
- (6) les conditions d'acceptation des licences délivrées par les pays tiers ;
- (7) la certification des personnes chargées de dispenser la formation aux fins de délivrance de licence et d'évaluation des compétences des personnels aéronautiques ;
- (8) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des agréments d'organismes de formation des personnels aéronautiques ;
- (9) les différents certificats médicaux, les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des certificats, les privilèges et responsabilités des titulaires de certificats médicaux ;
- (10) la certification des examinateurs aéromédicaux ;



- (11) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des agréments des centres aéromédicaux qui participent à la qualification et à l'évaluation aéromédicale du personnel **navigant de l'aviation civile** ;
- (12) les conditions de délivrance, de maintien, de modification, de limitation, de suspension ou de retrait des agréments des centres d'évaluation de compétences linguistiques ;
- (13) les exigences relatives à la **certification des simulateurs d'entraînement et des** organismes qui exploitent et utilisent ces dispositifs ;
- (14) les exigences relatives au **système d'administration et de gestion** auxquelles doivent satisfaire les **États membres, l'Agence et les organismes** en ce qui concerne les règles visées aux paragraphes ci-dessus.

Article 2 : Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par :

- (1) **Aéronef** : Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.
- (2) **Aéronef à sustentation motorisée** : Aérodyne capable de décollage vertical, d'atterrissage vertical et de vol lent, qui dépend principalement de dispositifs de sustentation entraînés par un organe moteur ou de la poussée d'un ou de plusieurs moteurs dans ces régimes de vol, et d'une voilure non tournante pour la sustentation en vol horizontal.
- (3) **Aéronef (Catégorie d')** : Classification des aéronefs d'après des caractéristiques fondamentales spécifiées, par exemple : avion, hélicoptère, planeur, ballon libre.
- (4) **Aéronef certifié pour être exploité par un seul pilote** : Type d'aéronef dont l'État d'immatriculation a déterminé, lors du processus de certification, qu'il peut être mis en œuvre en toute sécurité par un équipage minimal d'un seul pilote.
- (5) **Aéronef devant être exploité avec un copilote** : Type d'aéronef dont l'utilisation exige un copilote comme il est spécifié dans le manuel de vol ou par le permis d'exploitation aérienne.
- (6) **Aéronef télépilote (RPA)** : Aéronef non habité piloté depuis un poste de télépilotage.
- (7) **Aéronef (Type d')** : Ensemble des aéronefs offrant des caractéristiques fondamentales identiques, y compris toutes les modifications qui leur sont apportées, à l'exception cependant des modifications entraînant un changement dans les caractéristiques de manœuvre ou de vol.
- (8) **Attestation médicale** : Document établi par un État contractant et témoignant que le titulaire d'une licence satisfait à des conditions déterminées d'aptitude physique et mentale.
- (9) **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.
- (10) **Avionique de bord** : Terme aéronautique désignant tout dispositif électronique, y compris ses éléments électriques, destiné à être utilisé à bord d'un aéronef, notamment les circuits radio, les circuits automatiques des commandes de vol et les circuits des instruments.
- (11) **Ballon** : Aérostat non entraîné par un organe moteur.

Article 3 : Octroi des licences de pilote et certification médicale



- (a) Sans préjudice de l'article 8 du présent règlement, **les pilotes d'aéronefs visés à l'article 20** du Règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 respectent les exigences techniques et les procédures administratives énoncées dans l'annexe I (Partie FCL) et **l'annexe IV** (Partie MED) du présent règlement.
- (b) Nonobstant les privilèges des titulaires de licences définis **à l'annexe I** (Partie FCL) du présent règlement, les titulaires de licences de pilote délivrées conformément à la sous-partie B (LAPL) **ou C (PPL) de l'annexe I** (Partie FCL) du présent règlement peuvent effectuer des vols à frais partagés effectués par des particuliers, à condition que le coût direct soit réparti entre tous les occupants de l'appareil, y compris le pilote, et que le nombre de personnes supportant le coût direct ne dépasse pas six (06). Cette possibilité est sans préjudice du respect de toute exigence supplémentaire pour le transport de passagers ou le développement d'activités commerciales définies dans les sous-parties B (LAPL) ou C (PPL) de l'annexe I (Partie FCL) du présent règlement.

Article 4 : Licences nationales de pilote existantes

- (a) Les licences nationales sont converties en licences « partie FCL » et qualifications ou certificats associés conformément :
- (1) aux dispositions de l'annexe II (Partie CONVERSION) du présent règlement ; ou
 - (2) aux éléments prévus par un rapport de conversion.
- (b) Le rapport de conversion :
- (1) est établi par l'État membre qui a délivré les licences de pilote en consultation avec l'Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (l'ASSA-AC ou « l'Agence ») ;
 - (2) décrit les exigences nationales sur la base desquelles les licences de pilote ont été délivrées ;
 - (3) décrit l'étendue des privilèges qui étaient octroyés aux pilotes ;
 - (4) indique pour quelles exigences de l'annexe I (Partie FCL) il convient d'accorder un crédit ;
 - (5) indique les restrictions éventuelles à mentionner dans les licences « partie FCL » et les exigences éventuelles auxquelles le pilote doit satisfaire pour lever ces restrictions.
- (c) Le rapport de conversion contient des copies de tous les documents nécessaires pour établir les éléments énoncés aux sous paragraphes (i) à (v) du paragraphe 2 y compris des copies des exigences et procédures nationales applicables. En élaborant le rapport de conversion, les États membres s'efforcent de permettre aux pilotes de conserver dans la mesure du possible leur spectre d'activités.
- (d) Nonobstant les dispositions des paragraphes 2 et 3, les titulaires d'une qualification d'instructeur de qualification de classe ou d'une autorisation d'examineur qui possèdent des privilèges pour avions monopilotes complexes à hautes performances obtiennent la conversion de ces privilèges en une qualification d'instructeur de qualification de type ou une autorisation d'examineur pour avions monopilotes.
- (e) Un État membre peut autoriser des élèves pilotes qui suivent une formation en vue d'obtenir une licence de pilote d'aéronefs légers (LAPL) à exercer des privilèges limités sans instructeur avant de s'être conformés à toutes les exigences requises pour la délivrance d'une LAPL, sous les conditions suivantes :
- (1) le cadre des privilèges se fonde sur une analyse des risques en matière de sécurité effectuée par l'État membre, en tenant compte de l'ampleur de la formation requise pour atteindre le niveau de compétence de pilotage visé ;



- (2) les privilèges sont limités aux éléments suivants :
- (i) l'ensemble ou une partie du territoire national de l'État membre qui autorise ;
 - (ii) les aéronefs immatriculés dans l'État membre qui autorise ;
 - (iii) les avions et les hélicoptères qui sont des aéronefs monomoteurs à pistons dont la masse maximale au décollage ne dépasse pas 2 000 kg, les planeurs et les ballons ;
- (3) aux fins de la formation effectuée en application de l'autorisation, le titulaire d'une telle autorisation qui sollicite la délivrance d'une LAPL reçoit des crédits qui sont déterminés par l'État membre sur la base d'une recommandation émanant d'un ATO ;
- (4) l'État membre soumet tous les trois ans à la Commission et à l'Agence des rapports périodiques et des évaluations des risques en matière de sécurité ;
- (5) l'État membre contrôle l'utilisation des autorisations délivrées en application du présent paragraphe afin de garantir un niveau acceptable de sûreté de l'aviation et prend des mesures appropriées en cas de détection d'un risque accru en matière de sécurité ou de toute autre observation préoccupante en matière de sécurité.
- (f) Jusqu'au 31 décembre 2026, un État membre ou un État associé peut délivrer à un pilote l'autorisation d'exercer des privilèges limités spécifiés en vue de piloter des avions selon les règles du vol aux instruments avant de s'être conformé à toutes les exigences requises pour la délivrance d'une qualification de vol aux instruments conformément au présent règlement, moyennant le respect des conditions suivantes :
- (1) l'État membre ne délivre ces autorisations que si cela est justifié par un besoin local spécifique qui ne peut être couvert par les qualifications établies au titre du présent règlement ;
 - (2) le cadre des privilèges accordés par l'autorisation se fonde sur une analyse des risques en matière de sécurité effectuée par l'État membre, en tenant compte de l'ampleur de la formation requise pour atteindre le niveau de compétence de pilotage visé ;
 - (3) les privilèges de l'autorisation sont limités à l'espace aérien du territoire national de l'État membre ou à des parties dudit espace aérien ;
 - (4) l'autorisation est délivrée au candidat ayant suivi une formation appropriée avec des instructeurs qualifiés et ayant démontré à un examinateur qualifié qu'il possède les compétences requises, selon les modalités déterminées par l'État membre ;
 - (5) l'État membre ou l'État associé informe la Commission, l'ASSA-AC et les autres États membres et États associés des spécificités de cette autorisation, et notamment de sa motivation et de l'analyse des risques en matière de sécurité ;
 - (6) l'État membre contrôle les activités liées à l'autorisation afin de garantir un niveau acceptable de sécurité et prend des mesures appropriées en cas de détection d'un risque accru ou d'un problème de sécurité ;
 - (7) l'État membre réexamine les aspects de la mise en œuvre de l'autorisation touchant à la sécurité et présente un rapport à la Commission au plus tard le 08 avril 2025 plus six.
- (g) Pour les licences délivrées avant le 31 décembre 2024, les États membres se conforment aux exigences prévues au deuxième alinéa du point a) du paragraphe ARA.FCL.200

Article 5 : Privilèges de qualification de vol aux instruments pour la navigation fondée sur les performances



- (a) Les pilotes ne peuvent effectuer de vols selon les procédures de navigation fondées sur les performances (PBN) qu'après s'être vu octroyer des privilèges PBN faisant l'objet d'une mention sur leur qualification de vol aux instruments (IR).
- (b) Un pilote se voit octroyer des privilèges PBN lorsqu'il satisfait à toutes les exigences suivantes :
 - (1) le pilote a suivi avec succès un cours théorique couvrant notamment la PBN, conformément à la section FCL.615 de l'annexe I (partie FCL) ;
 - (2) le pilote a suivi avec succès une formation en vol couvrant notamment la PBN, conformément à la section FCL.615 de l'annexe I (partie FCL) ;
 - (3) le pilote a réussi soit un examen pratique conformément à l'appendice 7 de l'annexe I (partie FCL), soit un examen pratique ou un contrôle de compétences conformément à l'appendice 9 de l'annexe I (partie FCL).
- (c) Les exigences prévues au paragraphe 2, alinéas points (i) et (ii), sont réputées satisfaites lorsque l'autorité compétente estime que les compétences acquises, soit après avoir suivi une formation soit après s'être familiarisé avec les exploitations PBN, sont équivalentes à celles acquises au terme des cours visés au paragraphe 2, alinéas points (i) et (ii), et lorsque le pilote fait la preuve de ces compétences à la satisfaction de l'examineur lors du contrôle de compétences ou de l'examen pratique visés au paragraphe 2, alinéa point (iii).
- (d) À l'issue de l'examen pratique ou du contrôle de compétences visés au paragraphe 2, alinéa point (iii), une mention attestant la démonstration des compétences en matière de PBN sera consignée dans le carnet de vol du pilote ou dans un document équivalent, et sera signée par l'examineur ayant fait passer l'examen ou le contrôle.
- (e) Les pilotes titulaires d'une IR sans privilèges PBN ne peuvent voler que sur les routes ne requérant pas de privilèges PBN et n'effectuer que des approches ne requérant pas de privilèges PBN, et aucune mention PNB n'est requise pour le renouvellement de leur IR jusqu'au 31 décembre 2024. Après cette date, des privilèges PNB sont requis pour chaque IR.

Article 6 : Formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle (UPRT)

La formation à la prévention et à la récupération à la suite d'une perte de contrôle (UPRT) est un élément obligatoire du cours de formation intégrée pour la délivrance d'une licence de pilote de ligne d'avion [ATP(A)], du cours de formation pour la délivrance d'une licence de pilote professionnel d'avion [CPL(A)], ainsi que des cours de formation pour l'obtention des qualifications de classe ou de type, conformément à l'annexe I (partie FCL), pour tous les avions suivants :

- (a) les avions monopilotes utilisés en exploitations multipilotes ;
- (b) les avions complexes non hautes performances monopilotes ;
- (c) les avions complexes hautes performances monopilotes ; et
- (d) les avions multipilotes.

Article 7 : (Réservé)

Article 8 : Licences de mécanicien navigant nationales existantes

- (a) Pour convertir en licences « partie FCL » des licences de mécanicien navigant délivrées conformément à l'annexe 1 de la Convention de Chicago, les titulaires adressent une demande à l'État membre ayant délivré les licences.



- (b) Les licences de mécanicien navigant sont converties en licences « partie FCL » conformément à un rapport de conversion répondant aux exigences de l'article 4, paragraphes (b) et (c).
- (c) Si la demande porte sur une licence de pilote de ligne, les dispositions de l'annexe I, FCL 510.A, sous paragraphe (c) (2), relatives au crédit sont respectées.

Article 9 : Conditions d'acceptation des licences de pays tiers

- (a) Sans préjudice de l'article 65 du 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** et, en l'absence d'accords conclus entre la CEMAC et un pays tiers sur l'octroi des licences de pilote, les États membres peuvent accepter les licences, qualifications ou certificats de pays tiers, ainsi que les certificats médicaux associés délivrés par des pays tiers ou en leur nom, conformément aux dispositions de l'annexe III du présent règlement.
- (b) Les candidats à des licences « partie FCL » et/ou « partie RPL » qui possèdent déjà au moins une licence, une qualification ou un certificat équivalents délivrés par un pays tiers conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago satisfont à toutes les exigences de l'annexe I (Partie FCL) **et/ou de l'annexe VIII (Partie RPL)** du présent règlement, bien que les exigences en matière de durée de formation, de nombre **de leçons et d'heures de formation** spécifiques puissent être réduites.
- (c) **Le crédit dont bénéficie le candidat est déterminé par l'État membre ou l'Etat associé auquel le pilote soumet sa demande, sur la base d'une recommandation émanant d'un organisme de formation agréé.**
- (d) Les titulaires d'une licence de pilote de ligne délivrée par un pays tiers ou en son nom conformément à l'annexe 1 de la Convention de Chicago qui satisfont aux conditions d'expérience pour la délivrance d'une licence de pilote de ligne dans la catégorie **d'aéronefs** pertinente au sens de l'annexe I – Partie FCL, sous-partie F, du présent règlement peuvent être crédités du respect de toutes les exigences de formation requises pour présenter les examens **théoriques et l'examen pratique**, à condition que la licence du pays tiers contienne une qualification de type valable pour l'aéronef qui sera employé lors de l'examen pratique en vue de l'obtention de la licence de pilote de ligne.
- (e) Des qualifications de type d'avion ou d'hélicoptère peuvent être délivrées aux titulaires de licence « partie FCL » qui satisfont aux exigences établies par un pays tiers pour la délivrance desdites qualifications. Lesdites qualifications seront limitées aux aéronefs immatriculés dans ledit pays tiers. Cette restriction peut être levée dès que le pilote satisfait aux exigences du point (c)(1) de l'annexe III (Partie **TCL**) du présent règlement.

Article 10 : Crédit relatif aux formations entamées avant la mise en application du présent règlement

- (a) Les formations entamées avant la mise en application du présent règlement conformément à l'annexe 1 de la convention de Chicago sont intégralement portées en crédit aux fins de la délivrance des licences « partie FCL » sur la base d'un rapport de crédit établi par l'État membre en consultation avec l'Agence.
- (b) Le rapport de crédit décrit le champ d'application des formations, indique les exigences des licences « partie FCL » concernées par le crédit, ainsi que, le cas échéant, les exigences auxquelles les candidats doivent satisfaire afin que leur soient délivrées des licences « partie FCL ». Seront jointes au rapport des copies de tous les documents nécessaires pour établir le champ d'application des formations et des réglementations et procédures nationales en vertu desquelles les formations ont été entreprises.



Article 11 : Formation de qualification de type et données d'adéquation opérationnelle

Lorsque les annexes du présent règlement renvoient aux données d'adéquation opérationnelle établies en application du Règlement d'exécution du domaine AIR (Navigabilité des aéronefs) :

- (a) Le candidat à une formation de qualification de type satisfait aux dispositions des annexes du présent règlement.
- (b) Les cours de formation de qualification de type agréés, selon les données d'adéquation opérationnelle concernant le type d'aéronef approprié, incluent toutes les matières obligatoires.



Article 12 : Crédit relatif aux licences de pilote obtenues dans le cadre d'activités militaires

- (a) Pour obtenir des licences « partie FCL », les titulaires de licence de pilote militaire en font la demande à l'État membre où ils ont servi.
- (b) Les connaissances, l'expérience et les compétences acquises dans le cadre d'activités militaires sont portées en crédit aux fins des exigences correspondantes de l'annexe I (Partie FCL) conformément aux éléments d'un rapport de crédit établi par l'État membre en coordination avec l'Agence.
- (c) Le rapport de crédit :
 - (1) décrit les exigences nationales sur la base desquelles les licences, les qualifications, les certificats, les autorisations et/ou les approbations militaires ont été octroyés ;
 - (2) décrit l'étendue des privilèges qui étaient octroyés aux pilotes ;
 - (3) indique pour quelles exigences de l'annexe I (Partie FCL), il convient d'accorder un crédit ;
 - (4) indique les restrictions éventuelles à mentionner dans les licences « partie FCL » et les exigences éventuelles auxquelles les pilotes doivent satisfaire pour lever ces restrictions ;
 - (5) inclut les copies de tous les documents nécessaires pour apporter la preuve des éléments précités et notamment les copies des exigences et procédures nationales pertinentes.

Article 13 : Organismes de formation des pilotes

- (a) Les organismes sont autorisés, conformément à l'article 24 du Règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024, à dispenser une formation aux pilotes participant à l'exploitation des aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points b) i) et ii), du règlement précité, uniquement s'ils se sont vu délivrer par l'autorité compétente un agrément confirmant qu'ils satisfont aux exigences essentielles définies à l'annexe IV du Règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 et aux exigences de l'annexe VII (Partie ORA) du présent règlement.
- (b) Les organismes de formation des pilotes veillent à ce que les cours de formation qu'ils dispensent pour l'obtention d'une IR comprennent une formation pour l'obtention de privilèges PBN conforme aux exigences de l'annexe I (Partie FCL) du présent règlement.

Article 14 : Simulateurs d'entraînement au vol

Les simulateurs d'entraînement au vol (FSTD — Flight simulation training devices) utilisés pour la formation, l'examen et le contrôle des pilotes, à l'exception des simulateurs de développement utilisés pour l'entraînement aux essais en vol, sont conformes aux exigences techniques et aux procédures administratives figurant dans l'annexe VI (Partie ARA) et dans l'annexe VII (Partie ORA) et sont qualifiés.

Article 15 : Centres aéromédicaux

Les centres aéromédicaux respectent les exigences techniques et les procédures administratives figurant dans l'annexe VI (Partie ARA) et dans l'annexe VII (Partie ORA) et sont certifiés.

Article 16 : Aptitude médicale de l'équipage de cabine

Les membres d'équipage de cabine participant à l'exploitation d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points b) et c), du 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 respectent les exigences techniques et les procédures administratives énoncées dans l'annexe IV (Partie MED).

Article 17 : Qualifications des équipages de cabine et certificats associés

- (a) Les membres d'équipage de cabine qui participent à l'exploitation commerciale d'aéronefs visés à l'article 2, paragraphe 1, points b) et c), du 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 sont qualifiés et titulaires d'un certificat associé conformément aux exigences techniques et aux procédures administratives établies à l'annexe V (Partie CC) et à l'annexe VI (Partie ARA).
- (b) Exploitation commerciale des hélicoptères :
(Réservée).

Article 18 : Capacités de supervision

- (a) Les États membres désignent en leur sein une ou plusieurs entités qui constituent l'autorité compétente, laquelle est investie des responsabilités suivantes applicables aux personnes et organismes visés par le Règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 et ses actes délégués et d'exécution :
- (1) La certification ;
 - (2) La surveillance ; et
 - (3) La résolution des problèmes de sécurité.
- (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 ;
 - (2) une coordination est assurée entre lesdites entités pour assurer l'efficacité de la supervision de toutes les personnes et de tous les organismes visés par le Règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024, 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 supervision de toutes les personnes et de tous les organismes couverts par leur programme de supervision, et disposent 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 supervision s'il est avéré que cela pourrait entraîner directement ou indirectement un conflit d'intérêts.
- (e) Le personnel agréé par l'autorité compétente pour exécuter des tâches de supervision 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 tâche de certification et/ou de surveillance ;
 - (2) faire des copies de ces dossiers, données, procédures et autres documents, en tout ou en partie ;
 - (3) demander une explication orale sur place ;
 - (4) pénétrer dans tout local, site d'exploitation ou moyen de transport concerné ;



- (5) effectuer des audits, des enquêtes, des évaluations, des inspections, y compris des inspections au sol et des inspections non systématiques ; et
- (6) prendre ou engager des mesures conservatoires.
- (f) Les tâches visées au paragraphe 5 sont exécutées conformément aux dispositions légales de l'État membre concerné.

Article 19 : Mesures transitoires

- (a) Les agréments, autorisations, décisions, licences, qualifications et certificats délivrés, sur la base de la législation nationale, par l'Autorité compétente de l'Etat membre ou de l'Etat associé, avant l'entrée en vigueur du présent règlement, resteront valides jusqu'à leur expiration.
- (b) Les Etats membres dénoncent ou adaptent les accords bilatéraux existants qu'ils ont conclus avec des pays tiers dans les domaines couverts par le présent Règlement le plus rapidement possible, après l'entrée en vigueur de celui-ci, et en tout état de cause au plus tard trois (03) ans après la date d'entrée en application du présent Règlement, conformément à l'article 77 du 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.

Article 20 : Révision du règlement d'exécution

Le Directeur Général de l'ASSA-AC est chargé de la révision du règlement d'exécution en cas d'amendement des annexes OACI et/ou des règlements de la Commission de l'Union Européenne.

Article 21 : Entrée en vigueur et mise en application

- (a) Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Bulletin officiel de la CEMAC. Il s'applique à compter du 31 décembre 2025.
- (b) Par dérogation au paragraphe (a), les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions du présent règlement jusqu'au 31 décembre 2026.
- (c) Lorsqu'un État membre fait usage des mesures dérogatoires prévues à l'article 68 du Règlement n°07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024, il en informe la Commission, l'Agence et les autres Etats membres. La notification décrit la dérogation accordée, sa durée, les raisons qui la motivent et, le cas échéant, les mesures d'atténuation nécessaires appliquées.

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



Balissar ENGONGA EDJO'O