



DECISION n°016/2015/ANAC/DA-AD *Alba*

RELATIVE AUX INSPECTIONS DE PREMIER NIVEAU DE L'AIRE DE MOUVEMENT D'UN AERODROME

Le Directeur Général ;

Vu la Constitution;

Vu le décret n° 033/PR du 24 janvier 2014 portant nomination du Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le décret n° 0353/PR du 30 octobre 2014 fixant la composition des membres du Gouvernement de la République ;

Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago, le 07 décembre 1944, ratifiée par la République gabonaise, le 10 janvier 1962 ;

Vu le Règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 portant adoption du Code de l'aviation civile des Etats membres de la CEMAC ;

Vu la Convention relative à l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne (ASECNA) signée à Libreville le 28 avril 2010 ;

Vu la Loi 7/65 du 5 juin 1965 relative à l'aviation civile et commerciale ;

Vu la Loi 005/2008 du 11 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement de l'ANAC ;

Vu le décret n°0452/PR/MPITPHTAT du 19 avril 2013 portant approbation des statuts de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

Vu l'arrêté n°00007/PR/MPITPHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012, complétant les dispositions de l'arrêté n°00866/MT/ANAC du 30 mars 2010, portant adoption du Règlement Aéronautique Gabonais en abrégé RAG ;

Vu l'arrêté n°00006/PR/MPITPHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012, portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

Vu les nécessités de service ;

DECIDE :

Article 1: Objet

La présente décision prise en application des dispositions du RAG 8.1.11 relatif à l'entretien de l'aérodrome, a pour objet de définir les dispositions relatives aux inspections de premier niveau dans le cadre de l'entretien de l'aire de mouvement de l'aérodrome.

L'objet de ces inspections est de vérifier son état apparent, sans expertise approfondie.



Article 2 : Définitions

Au sens de la présente décision, on entend par :

- **Aire de trafic** : aire définie sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien ;
- **Aire de manœuvre** : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic;
- **Aire de mouvement** : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et la ou les aires de trafic;
- **Mouvement** : chaque décollage ou chaque atterrissage d'aéronef ;
- **Contaminant** : substance indésirable sur une chaussée aéronautique susceptible d'altérer les performances des aéronefs pendant les opérations de roulage, de décollage et d'atterrissage.

Article 3 : Champ d'application

Les dispositions de la présente décision s'appliquent aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Les inspections de premier niveau de l'aire de mouvement de l'aérodrome consistent notamment à :

- collecter des informations sur l'état global de l'aire ;
- informer l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne, s'il existe, des constats de l'inspection de l'aire de mouvement ;
- effectuer, en tant que de besoin, des actions correctrices immédiates.

Les vérifications dans le cadre de ces inspections de l'aire de mouvement portent en particulier sur la détérioration visible de la surface de la chaussée, y compris les aides visuelles éventuelles, sur la présence de contaminants, de dangers temporaires comme des débris, objets, animaux ou aéronefs mal placés ainsi que l'existence de travaux non prévus.

Article 4 : Déroulement des inspections

I. **Pour toute piste en service avec ses accotements éventuels**, des inspections sont effectuées :

- **au moins trois fois par jour** pour une piste en service recevant au moins une ligne commerciale régulière par jour:
 - une première inspection entre 4 heures et 7 heures du matin (heure locale) ou avant la prise de service de l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne s'il existe ;
 - une deuxième inspection en milieu de journée ;
 - une troisième inspection avant les opérations de nuit .

Ces inspections sont espacées d'au moins cinq heures.

- **au moins deux fois par jour** pour une piste en service sur les autres aérodromes, soit :
 - une première inspection avant la prise de service de l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne s'il existe ou avant le premier vol attendu ou entre 4 heures et 7 heures du matin (heure locale) ;
 - une deuxième inspection au plus tôt cinq heures après la première, sauf lorsqu'aucun mouvement n'est attendu dans la journée ;
 - **au moins une fois par jour** pour une piste en service présentant des conditions de trafic différentes, sauf lorsque aucun mouvement n'est attendu dans la journée.
- II. **Pour toute aire de manœuvre et en dehors des pistes en service**, des inspections sont effectuées :
- **au moins deux fois par jour** pour un aérodrome recevant au moins une ligne commerciale régulière par jour, soit:
 - une première inspection avant la prise de service de l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne s'il existe ou avant le premier vol attendu ou entre 4 heures et 7 heures du matin (heure locale) ;
 - une deuxième inspection au plus tôt cinq heures après la première, sauf lorsqu'aucun mouvement n'est attendu dans la journée.
 - **au moins une fois par jour** pour tout aérodrome présentant des conditions de trafic différentes, sauf lorsqu'aucun mouvement n'est attendu dans la journée.
- III. **Pour toute aire de trafic**, des inspections sont effectuées :
- **au moins deux fois par jour** pour des aérodromes recevant au moins une ligne commerciale régulière par jour:
 - une première inspection avant la prise de service de l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne s'il existe ou avant le premier vol attendu ou entre 4 heures et 7 heures du matin (heure locale) ;
 - une deuxième inspection au plus tôt cinq heures après la première, sauf lorsqu'aucun mouvement n'est attendu dans la journée ;
 - **au moins une fois par jour** pour tout aérodrome présentant des conditions de trafic différentes, sauf lorsqu'aucun mouvement n'est attendu dans la journée.
- IV. **En cas de doute sur l'état de l'aire de manœuvre**, des inspections partielles supplémentaires sont effectuées.

En outre, **une inspection peut être déclenchée sur demande du contrôleur**, s'il existe ou un agent responsable de l'exploitation de la piste, en fonction des situations qui prévalent sur la piste en service et ses accotements (une forte pluie, après un incident ou un accident, etc...).

Article 5 : Procédures des inspections de l'aire de Mouvement

L'exploitant de l'aérodrome ou les utilisateurs des différents secteurs d'aérodrome, chacun en ce qui le concerne, élaborent les procédures relatives aux inspections de l'aire de mouvement qui traitent au moins les points suivants :

- les fréquences des inspections ;
- les types d'observations à entreprendre ;
- les processus de décision pour prendre des mesures correctives ;



- les actions correctrices à moyen terme ;
- les mesures conservatoires immédiates ;
- les comptes rendus d'inspection et leur transmission ;
- les mesures de remplacement dans le cas où une procédure prévue ne pourrait être appliquée ;
- les transmissions de l'information ;
- les services chargés de l'inspection et de l'information ;
- l'archivage des comptes rendus des actions faisant suite à une inspection de premier niveau.

Article 6 : Protocoles de coordination avec les tiers

L'exploitant de l'aérodrome établit, avec les différents organismes et services impliqués dans le bon déroulement des inspections de l'aire de mouvement, des protocoles permettant leur coordination.

Ces protocoles prévoient :

- **une coordination préalable à toute inspection** d'une piste afin de s'assurer que celle-ci est libre de tout trafic ;
- **les conditions de pénétration sur l'aire de manœuvre ;**
- **les procédures de transfert d'information relatives aux inspections** de l'aire de mouvement entre l'exploitant de l'aérodrome et le représentant local de l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne, s'il existe ;
- **les conditions d'arrêt, de modification ou de reprise de l'exploitation** d'une piste.

L'exploitant informe sans délai le représentant local de l'organisme chargé de fournir les services de la circulation aérienne s'il existe, de toute évolution nécessitant une mise à jour du protocole.

Article 7 : Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur à compter de sa date de signature.

Elle sera enregistrée, publiée et communiquée partout où besoin sera.

Fait à Libreville le, 19 mai 2015


Dominique OYINAMONO

