



# GUIDE

## RELATIF A LA COORDINATION EN CAS DE MODIFICATIONS DE L'ENVIRONNEMENT DE L'EXPLOITATION AEROPORTUAIRE

---

INDICATIONS TECHNIQUES SUR L'APPLICATION DES INSTRUCTIONS ET REGLEMENTS PERTINENTS A L'USAGE DE L'INDUSTRIE AERONAUTIQUE

Annexe à la décision n°000/2015/ANAC/DG/DA-AD du 00 mai 2015



### APPROBATION DU DOCUMENT

Le tableau suivant identifie les autorités qui ont successivement vérifié et approuvé le présent document

	Nom	Fonction	Validation	
			Date	Signature
Rédaction	B. NDOUTOUME OBIANG	DA-AP	21/05/2015	
	A. DJOUNDOU NGARY	DA-AG	21/05/2015	
	L.P. DIANGA NZENGUE	Cadre Aérodrome	21/05/2015	
	J.M. LEKIBI	Cadre Aérodrome	21/05/2015	
Vérification	T. MVOLA	DE-EN	01.06.2015	
	S. SAMBA	DA-AD	22/05/2015	
	A. NKOUMOU DELAUNAY	DG-DA	01/06/2015	
Qualité	E. HOCHE-N'GUEMA-BITEGHE	DG-QM	02.06.2015	
Approbation	D. OYINAMONO	DG-DD	03.06.2015	 

Note : Toute version papier du présent document est susceptible d'être périmée.

Afin de s'assurer que ce document est bien la dernière version à jour du présent document, il est possible de le consulter à l'adresse suivante : [www.anacgabon.org](http://www.anacgabon.org)

### SUIVI DES REVISIONS

Le tableau suivant identifie les modifications apportées dans le présent document depuis sa création.

Indice de révision	Date de révision	Motif de la révision
01	mai-2015	Création du document



## SOMMAIRE

<b>APPROBATION DU DOCUMENT .....</b>	<b>2</b>
<b>SUIVI DES REVISIONS .....</b>	<b>2</b>
<b>SOMMAIRE .....</b>	<b>3</b>
<b>1 GENERALITES .....</b>	<b>4</b>
1.1 OBJET DU DOCUMENT .....	4
1.2 PRINCIPALES REFERENCES REGLEMENTAIRES.....	4
1.3 IDENTIFICATION DES INTERFACES ENTRE EXPLOITANT ET PSNA .....	4
1.3.1 <i>L'exploitant d'aérodrome</i> .....	4
1.3.2 <i>Le prestataire de services de la navigation aérienne</i> .....	4
1.4 CONNAISSANCE ET MAITRISE DE L'IMPACT SUR LA SECURITE ENGENDRE PAR UNE OPERATION. ....	5
1.4.1 <i>Définitions</i> .....	5
1.4.2 <i>Les opérations courantes</i> .....	5
1.4.3 <i>Les opérations spécifiques</i> .....	5
<b>2 PRINCIPES GENERAUX EN CAS DE MODIFICATIONS .....</b>	<b>6</b>
2.1 LA CONFORMITE REGLEMENTAIRE .....	6
2.2 LES DIFFERENTES PHASES DE LA GESTION DES MODIFICATIONS .....	6
2.2.1 <i>Modification à l'initiative de l'exploitant d'aérodrome</i> .....	6
2.2.2 <i>Modification à l'initiative du prestataire de services de la navigation aérienne</i> .....	7
<b>3 COORDINATION DES MODIFICATIONS .....</b>	<b>7</b>
3.1 LES REUNIONS DE PROGRAMMATION .....	7
3.2 LA COORDINATION OPERATIONNELLE REGULIERE.....	8
3.3 LA COORDINATION EXCEPTIONNELLE.....	8
3.4 LA COORDINATION EN TEMPS REEL.....	8
<b>4 LA DEMARCHE SECURITE .....</b>	<b>9</b>
4.1 MODIFICATIONS INITIEES PAR L'EXPLOITANT D'AERODROME .....	9
4.1.1 <i>Aérodromes dotés d'un certificat de sécurité aéroportuaire</i> .....	9
4.1.2 <i>Aérodromes non dotés de certificat de sécurité aéroportuaire</i> .....	9
4.2 CHANGEMENTS INITIES PAR LE PRESTATAIRE DE SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE .....	9
<b>5 DEROULEMENT DU TRAITEMENT DE LA MODIFICATION LORS DE TRAVAUX SUR L'AIRE DE MOUVEMENT ....</b>	<b>10</b>
5.1 LA REALISATION DES TRAVAUX .....	10
5.2 LA RECEPTION DES TRAVAUX.....	10
<b>6 MISE EN SERVICE OPERATIONNELLE .....</b>	<b>10</b>
<b>7 INFORMATION AERONAUTIQUE.....</b>	<b>10</b>
<b>8 MODE DE REVISION DU GUIDE .....</b>	<b>10</b>

## 1 GENERALITES

### 1.1 OBJET DU DOCUMENT

Le présent guide réunit les principales recommandations relatives aux actions de coordination entre l'exploitant d'aérodrome et le prestataire de services de la navigation aérienne (PSNA), dans le cas d'opérations initiées par un de ces deux prestataires et pouvant affecter l'exercice des missions relatives à la sécurité de l'autre prestataire. Il n'a pas vocation à imposer de normes mais à fournir des outils et des méthodes pour ce qui concerne ces actions de coordination, lesquels doivent être adaptés à la situation et aux caractéristiques propres à chaque aérodrome.

Dans le cadre de ce guide :

- le terme « sécurité » concerne la sécurité relative à l'aménagement, au fonctionnement et à l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs ;
- on entend par prestataire de services de la navigation aérienne les prestataires rendant les services ATS (Air Traffic Services), CNS (Communication, Navigation, Surveillance) et/ou AIS (Aeronautical Information Services).

### 1.2 PRINCIPALES REFERENCES REGLEMENTAIRES

- Décret n°000951/PR/MTAC du 29 décembre 2006 fixant les modalités de certification des aérodromes en République Gabonaise ;
- Arrêté n°00006/MPITPHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012 portant délégation des pouvoirs au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;
- Arrêté n°00007/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 ;
- Décision n°011/2014/ANAC/DG/DE du 15 avril portant règlement aéronautique gabonaise relatif aux règles de l'air ;
- Décision n°013/2014/ANAC/DG/DA du 22 avril 2014 portant adoption du Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux aérodromes (RAG 8.1) ;
- Décision n°018/2014/ANAC/DG/DE du 15 mai 2014 portant règlement aéronautique gabonaise relatif aux services de la circulation aérienne.

### 1.3 IDENTIFICATION DES INTERFACES ENTRE EXPLOITANT ET PSNA

#### 1.3.1 L'exploitant d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome assure la réalisation, le développement, le renouvellement, l'entretien, l'exploitation et la promotion des terrains, ouvrages, bâtiments, installations, matériels, réseaux et services d'un ou plusieurs aérodromes en fonction des tâches qui lui incombent.

Il exploite l'aérodrome dans les conditions fixées par les documents réglementaires appropriés (cahier des charges de concessions aéroportuaires ou contrat particulier) et conformément aux dispositions de droit commun relatives à tout exploitant d'aérodrome, ainsi qu'aux dispositions particulières qui lui sont applicables.

Pour assurer ses missions, il est nécessaire que l'exploitant d'aérodrome ait connaissance de toutes les opérations susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité.

#### 1.3.2 Le prestataire de services de la navigation aérienne

Le prestataire de services de la navigation aérienne fournit les services de navigation aérienne pour la circulation aérienne générale. Dans ce cadre, il est chargé de :

- la sécurité des opérations aériennes en vol et sur l'aire de manœuvre, notamment en application de dispositions du règlement aéronautique gabonais relatif aux règles de l'air et aux services de la circulation aérienne;
- la mise en œuvre des systèmes de communication, de navigation et de surveillance nécessaires pour assurer ses missions, notamment en application de dispositions du règlement aéronautique gabonais relatif aux télécommunications aéronautiques.

Ainsi, il est nécessaire que le prestataire de services de la navigation aérienne ait connaissance de toutes les opérations susceptibles d'avoir un impact sur la sécurité.

#### 1.4 CONNAISSANCE ET MAITRISE DE L'IMPACT SUR LA SECURITE ENGENDRE PAR UNE OPERATION.

##### 1.4.1 Définitions

On entend par « opération », toute action ayant un impact sur la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome. Dans le cadre de ce guide, les opérations sont différenciées entre « **les opérations courantes** » et « **les opérations spécifiques** ».

##### 1.4.2 Les opérations courantes

On entend par « opération courante » toutes les opérations de courte durée ou récurrentes qui entrent dans le champ d'application du paragraphe 1.1 du présent guide et :

- qui font l'objet de modes opératoires ou de procédures définis et formalisés entre l'exploitant d'aérodrome et le prestataire de services de la navigation aérienne (l'impact chez l'autre prestataire est alors considéré comme connu),
- qui sont mis en œuvre sans difficulté et font l'objet d'un retour d'expérience régulier, approprié et conjoint entre ces mêmes prestataires (l'impact chez l'autre prestataire est alors considéré comme maîtrisé).

Il peut s'agir par exemple des inspections, des opérations de fauchage et de balayage des aires, ainsi que des petits travaux d'entretien de la piste, des voies de circulation, du balisage, des panneaux de signalisation aéronautique, des équipements de radionavigation, des réseaux énergie ...

Si l'impact de l'opération est connu mais n'a pas encore fait l'objet d'un retour d'expérience suffisant, il ne peut être considéré comme maîtrisé. Dès lors, les modes opératoires sont revus et évalués systématiquement et conjointement entre les deux prestataires

Par ailleurs, toute modification du mode opératoire ou de la procédure commune fait l'objet d'une évaluation d'impact sur la sécurité spécifique : l'ensemble des paragraphes du présent guide s'applique.

##### 1.4.3 Les opérations spécifiques

On entend par « opération spécifique », toute opération autre qu'une opération courante notamment :

- tout changement modifiant les caractéristiques des infrastructures, des équipements ou des installations situées sur les aires de mouvement ;
- toute opération modifiant les conditions d'homologation des pistes d'aérodromes;
- toute opération modifiant des éléments du certificat de sécurité aéroportuaire ;
- toute opération dont le mode opératoire n'est pas connu et ayant un impact sur l'exploitation du trafic aérien ;
- toute opération significative sur les réseaux (énergie, télécommunications, thermique).

L'ensemble des paragraphes du présent guide s'applique

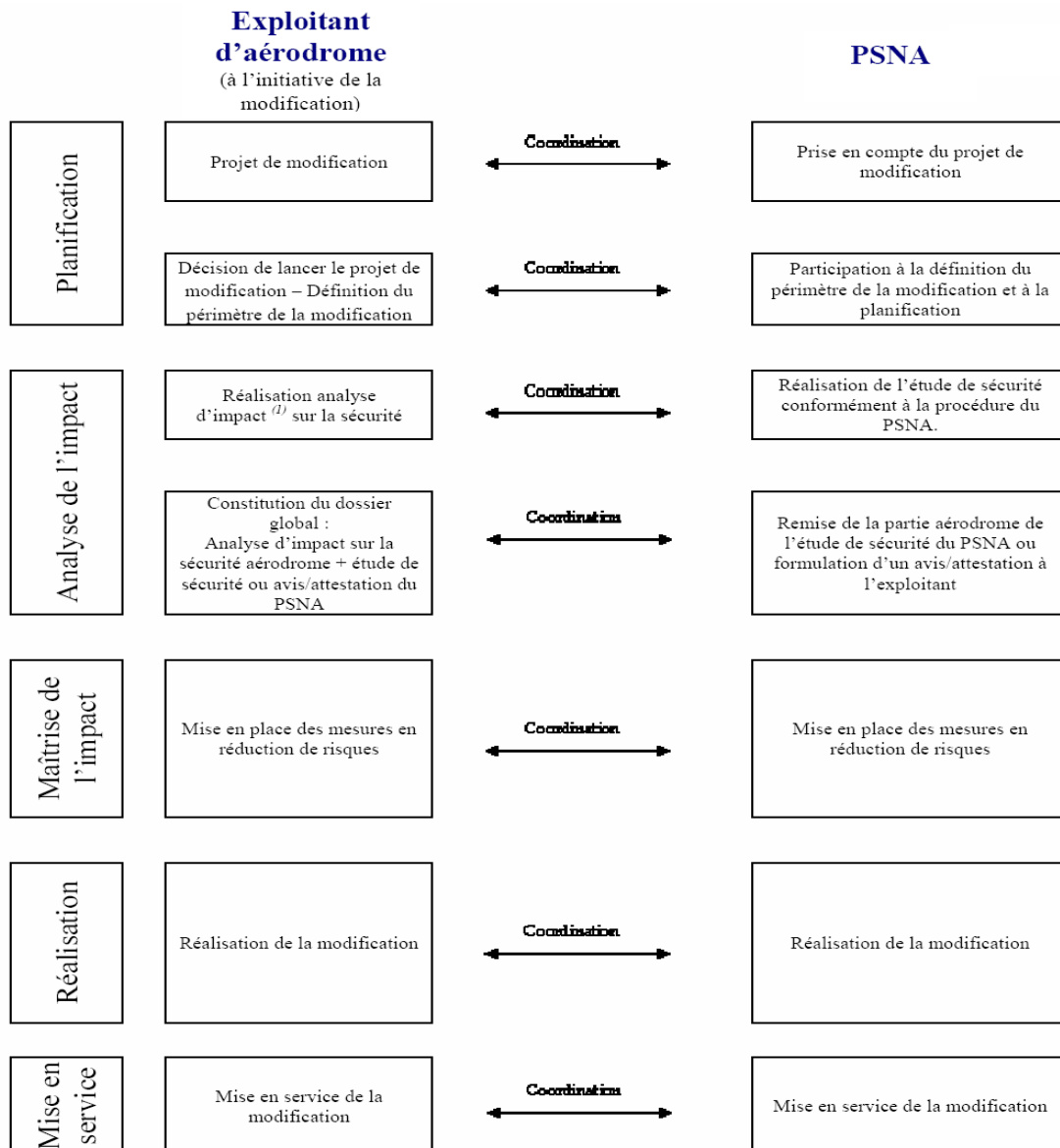
## 2 PRINCIPES GENERAUX EN CAS DE MODIFICATIONS

### 2.1 LA CONFORMITE REGLEMENTAIRE

Le prestataire de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome à l'initiative de la modification susceptible d'avoir un impact sur l'exploitation de l'aérodrome s'assure de la conformité de cette dernière au regard de la réglementation en vigueur et adresse à la Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile l'ensemble des pièces techniques nécessaires demandées dans le cadre du suivi des conditions d'homologation et d'exploitation de la plateforme et/ou du suivi du certificat de sécurité aéroportuaire ainsi que du certificat de prestataire des services de la navigation aérienne.

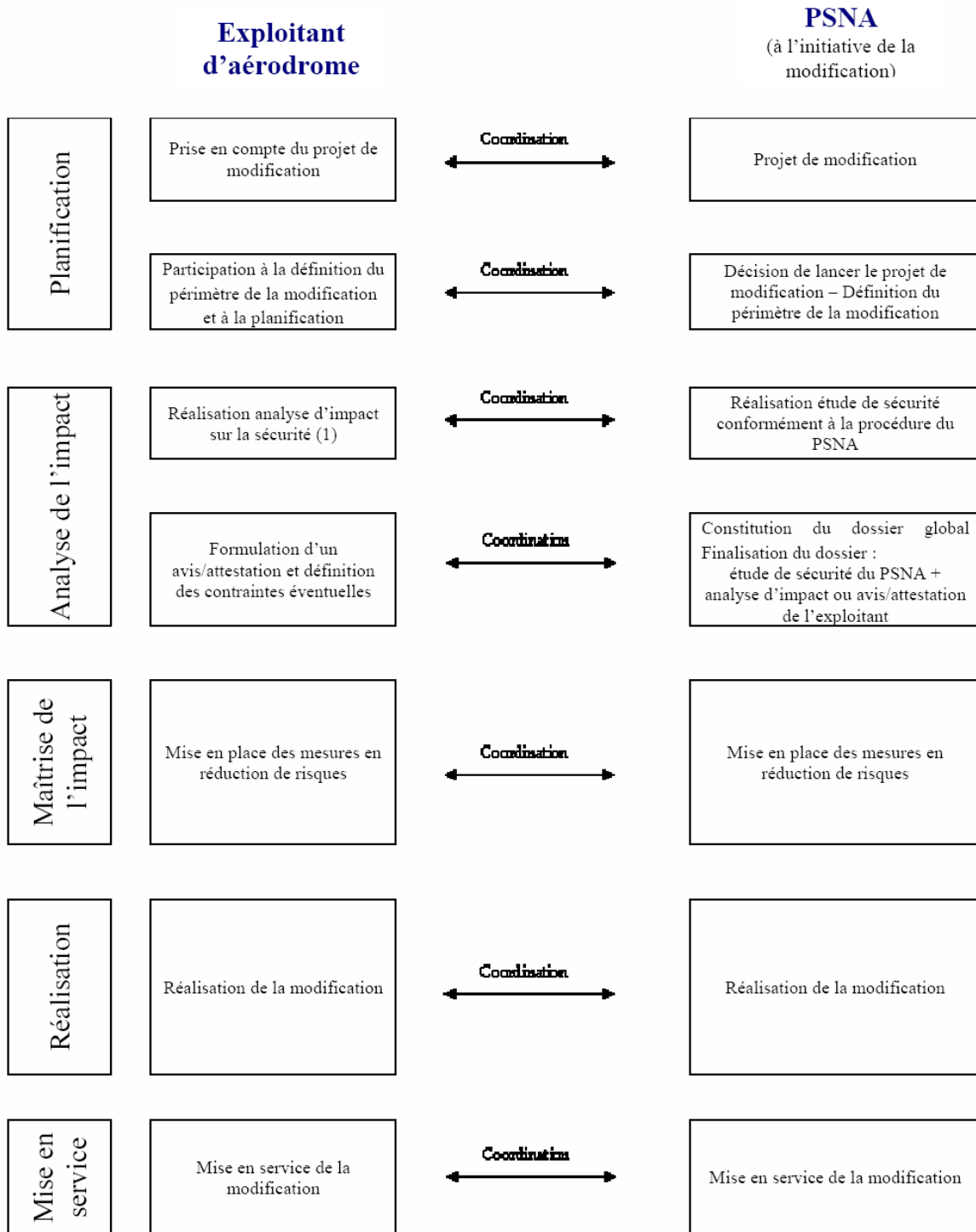
### 2.2 LES DIFFERENTES PHASES DE LA GESTION DES MODIFICATIONS

#### 2.2.1 Modification à l'initiative de l'exploitant d'aérodrome



(1) Peut être réalisée sous différentes formes : réunions, brainstorming, ...

## 2.2.2 Modification à l'initiative du prestataire de services de la navigation aérienne



(1) Peut être réalisée sous différentes formes : réunions, brainstorming, ...

## 3 COORDINATION DES MODIFICATIONS

### 3.1 LES REUNIONS DE PROGRAMMATION

Une réunion de programmation où l'exploitant d'aérodrome et le prestataire de services de la navigation aérienne présentent, chacun pour ce qui le concerne, les modifications et travaux planifiés, est tenue au moins une fois par an.

En tant que de besoin, elle peut également être tenue sur demande des services de l'exploitant d'aérodrome ou du prestataire de services de la navigation aérienne.

Cette réunion a pour objectifs de:

- effectuer un bilan des opérations passées et de vérifier la bonne application des procédures définies en commun ;
- présenter les modifications ou travaux prévus au cours des deux ou trois années à venir tant par l'exploitant d'aérodrome que par le prestataire de services de la navigation aérienne et, si possible, de désigner les points de contact et responsables concernés ;
- coordonner le phasage des travaux ou des modifications qui pourraient être programmés par l'exploitant d'aérodrome ou par le prestataire de services de la navigation aérienne, soit pour bénéficier de conditions plus favorables (périodes de fermeture de piste ou d'arrêt d'un équipement de radionavigation par exemple), soit pour examiner certaines contraintes (compatibilité) entre les différents travaux prévus aux mêmes périodes sur l'aérodrome, soit pour analyser et limiter les effets sur l'exploitation des modifications envisagées (par exemple en étudiant d'éventuelles alternatives moins pénalisantes ou en regroupant dans le temps des actions qui auraient un impact similaire) et pour coordonner les dates de réalisation;
- identifier en amont les éventuelles difficultés d'exploitation ;
- éventuellement, définir certaines actions préalables à la mise en œuvre de certaines modifications ou travaux, de prévoir des études spécifiques et d'établir des échéanciers en conséquence ;
- s'assurer, dans le cas de travaux, une fois ces derniers réalisés, que les conditions d'exercice des prestations de service de la navigation aérienne et de l'exploitant d'aérodrome ne soient pas dégradées.

### 3.2 LA COORDINATION OPERATIONNELLE REGULIERE

Les services concernés de l'exploitant d'aérodrome et du prestataire de services de la navigation aérienne organisent régulièrement une réunion afin de coordonner l'ensemble des opérations qui entrent dans le champ d'application du paragraphe 1.1 du présent guide ainsi que les mesures de sécurité à mettre en œuvre. L'entité impactée (prestataire de services de la navigation aérienne ou l'exploitant d'aérodrome) valide les mesures proposées le concernant au regard de sa capacité à les mettre en œuvre en toute sécurité.

### 3.3 LA COORDINATION EXCEPTIONNELLE

Pour les opérations dont la programmation ne peut être réalisée selon les conditions ci-dessus, l'exploitant d'aérodrome et le prestataire de services de la navigation aérienne peuvent établir une procédure de coordination exceptionnelle. Sous réserve d'un préavis déterminé d'un commun accord, le prestataire à l'origine de la modification peut adresser à un service déterminé de l'autre prestataire une « fiche de travaux non programmés » décrivant l'intervention et les mesures de sécurité proposées.

Le prestataire sollicité valide ensuite les mesures proposées au regard de sa capacité à les mettre en œuvre et à les gérer et établit les consignes internes correspondantes.

### 3.4 LA COORDINATION EN TEMPS REEL

Les interventions dont le caractère d'urgence ne permet pas de mettre en œuvre une des procédures de coordinations ci-dessus sont coordonnées en temps réel par l'exploitant d'aérodrome (par exemple par le cadre de permanence) avec le prestataire de services de la navigation aérienne (par exemple avec le chef d'unité CA et/ou le cadre de permanence).



## 4 LA DEMARCHE SECURITE

### 4.1 MODIFICATIONS INITIEES PAR L'EXPLOITANT D'AERODROME

#### 4.1.1 Aérodomes dotés d'un certificat de sécurité aéroportuaire

Dans le cas de modifications ou travaux, conformément aux dispositions de l'Arrêté 00010/MPITPTHTAT/MDT/ANAC du 10 août 2012, fixant les exigences minimales du système de gestion de la sécurité (SGS) des opérateurs du secteur de l'aviation civile, l'exploitant d'aérodrome évalue leur impact sur la sécurité aéroportuaire. Pour ce faire, il a été mis à sa disposition un guide relatif à la mise en œuvre du SGS et un guide d'élaboration d'une analyse d'impact sur la sécurité aéroportuaire.

Dans certains cas, il est nécessaire que des études appropriées soient réalisées par le prestataire de services de la navigation aérienne. A titre d'exemple, la création d'une nouvelle voie de circulation ou l'accueil d'un nouvel aéronef demandant la mise en œuvre d'un cheminement spécifique nécessite aussi, au-delà des études menées par l'exploitant de l'aérodrome, des études appropriées sur les mouvements au sol des aéronefs, lesquelles sont menées par le prestataire de services de la navigation aérienne concerné.

Dans le cas où un prestataire (exploitant d'aérodrome ou prestataire de services de la navigation aérienne) est amené à définir des mesures en réduction de risque applicables à l'autre prestataire, il fait valider ces mesures par ce dernier au regard de sa capacité à les mettre en œuvre en toute sécurité.

Une fois les mesures en réduction de risque validées, chaque prestataire s'assure de la mise en œuvre des mesures qui lui sont applicables.

#### 4.1.2 Aérodomes non dotés de certificat de sécurité aéroportuaire

Au-delà des réunions de concertation préalables et nécessaires avec le prestataire de services de la navigation aérienne et avec les autres prestataires ou tiers qui pourraient être concernés, il convient d'étudier systématiquement les conséquences que pourraient avoir les changements ou travaux projetés au regard de la sécurité. Sont particulièrement concernés :

- tous les travaux sur l'aire de mouvements ;
- tous les travaux sur les réseaux enterrés ou toute intervention pouvant avoir un impact sur ces derniers (par exemple la création de tranchées pour des opérations de génie civil) ;
- toute création d'équipement ou d'installation nouvelle pouvant avoir une influence sur les aires de protection des moyens radioélectriques et météorologiques, les servitudes visuelles (tour de contrôle) ainsi que les servitudes aéronautiques (obstacles).

### 4.2 CHANGEMENTS INITIES PAR LE PRESTATAIRE DE SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE

On entend par « changement » toute modification qui pourrait avoir des conséquences quant au respect des exigences relatives à la fourniture des services de navigation aérienne.

Dans le cadre de changements ayant un impact sur les exigences liées à l'obtention du niveau de sécurité voulu et sur les exigences de sécurité concernant l'évaluation et l'atténuation des risques, les études de sécurité sont effectuées suivant les dispositions de la procédure mise en œuvre par le prestataire de services de la navigation aérienne. Elles sont adressées à l'autorité de surveillance selon les modalités définies. entre cette autorité et le prestataire de services de la navigation aérienne concerné.

Dans certains cas, il est nécessaire que des études appropriées soient réalisées par l'exploitant d'aérodrome. A titre d'exemple, la mise en œuvre de travaux dans le cadre d'un changement initié par le prestataire de services de la navigation aérienne peut entraîner l'inaccessibilité temporaire de certaines zones de l'aire de manœuvre et nécessiter une étude par l'exploitant d'aérodrome de l'impact de cette inaccessibilité sur ses propres procédures (accès SSLIA, procédures d'inspection de piste, accès des bailleurs pour le fauchage...)

Dans le cas où un prestataire (prestataire de services de la navigation aérienne ou exploitant d'aérodrome) est amené à définir des mesures en réduction de risque applicables à l'autre prestataire, il fait valider ces mesures par ce dernier au regard de sa capacité à les mettre en œuvre en toute sécurité.

Une fois les mesures en réduction de risque validées, chaque prestataire s'assure de la mise en œuvre des mesures qui lui sont applicables.

## **5 DEROULEMENT DU TRAITEMENT DE LA MODIFICATION LORS DE TRAVAUX SUR L'AIRE DE MOUVEMENT**

### **5.1 LA REALISATION DES TRAVAUX**

La réalisation des travaux doit être coordonnée entre l'exploitant d'aérodrome et les prestataires de services de la navigation aérienne en suivant les dispositions définies préalablement pendant la phase préparatoire :

- réunions fréquentes entre l'exploitant de l'aérodrome et les prestataires de services de la navigation aérienne ;
- réactualisation éventuelle du phasage et diffusion des plans afférents ;
- information des usagers ;
- vérification conjointe des conditions d'exploitation pendant la phase des travaux avec mise en œuvre des mesures de réduction de risque lesquelles sont :
  - o soit définies par la réglementation (clôture du chantier, balisage provisoire, condition d'homologation et d'exploitation de l'aérodrome) ;
  - o soit établies au préalable dans les réunions de concertation (conditions d'accès, de surveillance ...).

### **5.2 LA RECEPTION DES TRAVAUX**

Le prestataire à l'initiative de l'opération informe les autres prestataires concernés que les travaux sont effectivement achevés et conformes aux spécifications en leur adressant un Procès-Verbal de réception de travaux.

## **6 MISE EN SERVICE OPERATIONNELLE**

La mise en service d'un équipement ou d'une infrastructure s'effectue après coordination entre les prestataires concernés afin qu'ils puissent prendre en compte les nouvelles dispositions dans leurs procédures opérationnelles.

En ce qui concerne les opérations ayant un impact sur la navigation aérienne, la mise en œuvre de la modification est déclenchée par le prestataire de services de la navigation aérienne après accord entre les parties.

## **7 INFORMATION AERONAUTIQUE**

Les prestataires s'assurent de la publication et/ou de la mise à jour de l'information permanente (AIP) et temporaire (NOTAM) conformément aux dispositions du règlement aéronautique gabonais relatif aux services d'information aéronautique.

## **8 MODE DE REVISION DU GUIDE**

Ce guide fera l'objet d'une révision, a minima annuelle, afin de bénéficier du retour d'expérience des exploitants d'aérodrome et des prestataires de services de la navigation aérienne.

**FIN**