REPUBLIQUE GABONAISE

Règlement aéronautique gabonais N°0

GENERALITES
(RAG 0)

Adopté par décision n°094/2017/ANAC/DG/DJ du 27 novembre 2017

Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC)-BP 2212-Libreville/Gabon
Bureaux : Zone aéroportuaire - Rond-Point Jardins de Jade
Tél. : +241 (0)1 44 54 00 - Fax : + 241 (0)1 44 54 01 - E-Mail : contact@anac-gabon.com

2ème édition

Janvier 2019

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE

REPUBLIQUE GABONAISE
UNION - TRAVAIL - JUSTICE

Visa DJ-JD :

DECISION n°094/2017/ANAC/DG/DJ

PORTANT ADOPTION DU NOUVEAU REGLEMENT AERONAUTIQUE GABONAIS
RELATIF AUX GENERALITES, EN ABREGE RAG 0

Le Directeur général ;

Vu la Constitution ;

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 Code de l'Aviation Civile des Etats membres de la CEMAC adopté par le Règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 ;

Vu la Loi n°023/2016 du 29 décembre 2016, portant Code de l'Aviation Civile ;

Vu la Loi n°005/2008 du 11 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu les Statuts de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, adoptés par le Décret n°0452/PR/MPITPTHTAT du 19 avril 2013 ;

Vu l'Arrêté n°00042/MTL/ANAC du 30 mai 2017, portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

Vu l'Arrêté n°00401/MT/ANAC du 10 août 2016, portant adoption du nouveau Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG ;

Vu la Décision n°012/2016/ANAC/DG-QM du 06 juin 2016, portant création de la commission d'élaboration et d'amendement des règlements aéronautiques gabonais ;

Vu la Décision n°065/2016/ANAC/DG/DJ du 24 novembre 2016, portant adoption du Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux généralités, en abrégé RAG 0 ;

Vu les nécessités de service ;

DÉCIDE

Article 1er : La présente décision, prise en application des dispositions de l'arrêté n°00401/MT/ANAC du 10 août 2016 susvisé, porte adoption du nouveau Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux généralités, en abrégé RAG 0.

Article 2 : Est adopté, le nouveau Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux généralités joint en annexe.

Article 3 : Le nouveau RAG 0 intégre les modifications apportées aux procédures relatives à l'élaboration, l'adoption et l'amendement des RAG, ainsi que celles relatives à l'identification et à la notification des différences à l'OACI.

BP 2212 Libreville - (GABON) - Tél.: (241) 01 44 54 00 - Fax: (241) 01 44 54 01 - E-mail : anac@anac-gabon.com - www.anacgabon.org

Il intègre, en outre, de nouvelles phases à la procédure de constatation et de traitement des infractions.

Article 4 : La présente décision, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, notamment celles de la décision n°065/ 2016/ANAC/DG/DJ du 24 novembre 2016 susvisée, prend effet à compter de sa date de signature.

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

Fait à Libreville le, 27 novembre 2017

Arthur NKOUMOU DELAUNAY

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE
B.P. 2212 Libreville
Le Directeur Général

VALIDATION

	Nom	Fonction/ structure	Validation	
			Date	Signature
Rédaction	Clovis Arnaud ALUMBA	DJ-JJ	31.10.17	
	Davy Ralph ASSEKO OBIANG	DJ-JS	31.10.17	
Vérification	Gregue NGUELE	DJ-JR	31.10.17	
	Rahim Jhan NGUIMBI	DJ-JD	16/11/2017	
	Nadine Nathalie AWANANG Ep. ANATO	DE-ED	16/11/2017	
	Camille MAKOUMBOU	DN-ND	20/11/2017	Po
	Samuel SAMBA	DA-AD	20/11/2017	
	Romuald Peggy's SOUNGOU	DU-UD	20/11/2017	
	Jean Chrysostome ONNAS	DG-XD	20/11/2017	
Validation	Solange NDOUNA	DG-DB	20/11/2017	
Qualité	Edmond HOCKE NGUEMA BITEGHE	DG-QM	20.11.2017	
Approbation	Arthur. NKOUMOU DELAUNAY	DG-DD	20/11/17	AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE B.P. 2217 Libreville Le Directeur General

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE

REPUBLIQUE GABONAISE
UNION – TRAVAIL – JUSTICE

Visa DJ-JD:

DECISION n°001/2019/ANAC/DG/DJ

PORTANT ADOPTION DE L'AMENDEMENT N°2 DE LA 2EME EDITION DU REGLEMENT AERONAUTIQUE GABONAIS RELATIF AUX GENERALITES, EN ABREGE RAG 0

Le Directeur général ;

Vu la Constitution ;

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 Traité de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), révisée à Yaoundé, au Cameroun, le 25 juin 2008, ensemble les actes additionnels subséquents ;

Vu le Code de l'Aviation Civile des Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) adopté par le Règlement n°07/12-UEAC-066-CM-23 du 22 juillet 2012 ;

Vu la Loi n°023/2016 du 29 décembre 2016, portant Code de l'Aviation Civile ;

Vu la Loi n°005/2008 du 11 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu les statuts de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile adoptés par le Décret n°0452/PR/MPITPTHTAT du 19 avril 2013 ;

Vu l'Arrêté n°00042/MTL/ANAC du 30 mai 2017, portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

Vu l'Arrêté n°00401/MT/ANAC du 10 août 2016, portant adoption du nouveau Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG ;

Vu le Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux généralités, en abrégé RAG 0, adopté par décision n°094/2017/DG/DJ du 27 novembre 2017, ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu les nécessités de service ;

DECIDE :

Article 1er : Objet

La présente décision, prise en application des dispositions de l'arrêté n°00401/MT/ANAC du 10 août 2016 susvisé, porte adoption de l'amendement n°2

de la 2ème édition du Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux généralités, en abrégé RAG 0.

Article 2 : Adoption

Est adopté, l'amendement n°2 de la 2ème édition du Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux généralités, en abgrégé RAG 0, joint en annexe de la présente décision.

Article 3 : Champ d'application

L'amendement n°2 sus-évoqué porte correction d'une erreur matérielle en retirant de l'énoncé du chapitre **2** du RAG 0, les termes « *publication* » et « *diffusion* ».

Il introduit en outre, en annexe au RAG 0, les tableaux de sanctions recommandées par domaine.

Article 4 : Entrée en vigueur

La présente décision prend effet à compter de sa date de signature.

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

Fait à Libreville le, 15 janvier 2019

Arthur NKOUMOU DELAUNAY

BP 2212 Libreville · (GABON) · Tél.: (241) 01 44 54 00 · Fax: (241) 01 44 54 01 · E-mail : anac@anac-gabon.com · www.anacgabon.org

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par
	Incorporés dans la présente édition		
02	27/12/2017	27/11/2017	Service des affaires juridiques
02	16/02/2018	16/05/2018	Service des affaires juridiques
02	15/02/2019	15/01/2019	Service des affaires juridiques

RECTIFICATIFS			
N°	Date de publication	Inscrit le	par

HISTORIQUE DES AMENDEMENTS DU RAG 0

Amendement	Origine	Objet	Dates : - Adoption - Entrée en vigueur - application
1ère édition	Décision n°065/2016/ANAC/DG/DJ portant adoption du RAG 0	Création du document	- 24/11/2016 - 24/12/2016
2ème édition	Décision n°094/2017/ANAC/DG/DJ portant adoption de la 2ème édition du RAG 0	Ajout de la liste de références	- 27/11/2017 - 27/12/2017
		Clarification de la description des RAG dans la sous-section 0.1.2	
		Modification de l'intitulé de la section 0.1.4 en Description des règlements	
		Modification de l'intitulé du RAG 3 dans la sous-section 0.1.4.1.1	
		Réorganisation de la sous-section 0.1.4.1.2	
		Insertion de la sous-section 0.1.7 relative à l'administration du RAG	
		Ajout des définitions à la sous-section 0.1.12	
		Réécriture du préambule du chapitre 02, intégrant la loi n°023/2016 portant Code de l'Aviation Civile, l'Arrêté n°00042/MTL/ANAC du 30 mai 2017, portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, l'Arrêté n°00401/MT/ANAC portant adoption du nouveau RAG.	
		Amélioration du processus de d'élaboration/amendement du RAG au chapitre 02	
		Ajout d'un chapitre 03 nouveau relatif au processus de révision de la législation aéronautique et des règlements pris pour son application.	
		Renumérotation du chapitre 06 et insertion de la Loi n°023/2016 du 29 décembre 2016 portant Code de l'Aviation Civile en remplacement du Code CEMAC. Suppression du mot « compétente » remplacée « de l'Aviation Civile » conformément à la Loi n°23/2016.	
		Réécriture du b) de la sous-section 0.6.1.4 en insérant les dispositions de l'article 7 de la Loi n°023/2016, en remplacement de celles de l'article I.1.3 du Code CEMAC	
		Extraction du chapitre 0.2.2.3 du RAG 0 : Processus d'élaboration ou d'amendement des règlements	
		Extraction des chapitres 0.6.6 du RAG 0 : Procédure de demande et de délivrance de dérogation ou d'exemption	

		Extraction du chapitre 0.9 du RAG 0: Constatation et traitement des infractions et manquements aux textes législatifs et règlementaires	
		Extraction du chapitre 0.5.3 du RAG 0: Procédure de traitement des différences aux normes et pratiques recommandées de l'OACI	
		Réécriture de la section 0.4.3 relatif à la diffusion des règlements, des documents associés et des amendements	
		Insertion de la définition du terme « aérodrome » conforme à l'annexe 14 vol 1.	
		Insertion d'un chapitre 09 relatif aux règles générales d'application des textes législatifs et réglementaires	
	Décision n°018/2018/ANAC/DG/DJ du 16 mai 2018, portant adoption de l'amendement n°1 de la 2ème édition du Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux généralités, en abrégé RAG 0	Retrait et renvoi au manuel des procédures générales des éléments relatifs à la mise en œuvre des chapitres du RAG 0.	- *16/05/2018* - *16/06/2018*
	Décision n°001/2019/ANAC/DG/DJ du 15 janvier 2019, portant adoption de l'amendement n°2 de la 2ème édition du RAG 0	- Suppression des termes publication et diffusion du titre du chapitre 2 ; - Insertion des tableaux de sanctions recommandées	- *15/01/2019* - *15/02/2019*

LISTE DES REFERENCES

1. Constitution de la République Gabonaise ;
2. Convention de Chicago ;
3. Code de l'Aviation Civile des Etats membres de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale ;
4. Loi n°023/2016 du 29 décembre 2016, portant Code de l'Aviation Civile et ses textes d'application ;
5. Loi n°005/2008 du 11 juillet 2008, portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, en abrégé ANAC ;
6. Décret n°937/PR/MESRITRIC du 06 octobre 2000 réglementant les procédures d'élaboration, d'adoption, de promulgation et de publication des textes législatifs et réglementaires ;
7. Statuts de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, approuvés par le Décret n°452/PR/ MPITPTTHAT du 19 avril 2013 ;
8. Arrêté n°00401/MT/ANAC du 10 août 2016, portant adoption du nouveau Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG.
9. Arrêté n°00042/MTL/ANAC du 30 mai 2017, portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

TABLE DES MATIERES

1

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS 3

HISTORIQUE DES AMENDEMENTS DU RAG 0 4

LISTE DES REFERENCES 6

0.1 INTRODUCTION AU RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DE L'AVIATION CIVILE DU GABON 26

0.1.1 DISPOSITIONS GENERALES 26

0.1.3 DOMAINE D'APPLICATION 27

0.1.4 PRESENTATION ET REGLES DE REDACTION DES PARTIES DU RAG 27

0.1.5 TRANSPOSITION DES ELEMENTS DES ANNEXES 31

0.1.6 ADMINISTRATION ET GESTION DU RAG 32

0.1.7 MODELE DE PAGE DE COUVERTURE 34

0.1.8 MODELE DE PAGE DE GARDE 35

0.1.9 MODELE DE PAGE D'INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS 36

0.1.10 MODELE DE PAGE D'HISTORIQUE DES AMENDEMENTS 37

0.2 ÉLABORATION, ADOPTION, AMENDEMENT DES RAG ET DES DOCUMENTS ASSOCIES 38

0.2.1 DOCUMENTS ASSOCIES AUX REGLEMENTS 38

0.2.2 SOURCES ET DECLENCHEMENT DE L'ELABORATION OU DE L'AMENDEMENT 38

0.2.2.1 SOURCES DE L'ELABORATION OU DE L'AMENDEMENT 38

0.2.2.2 DECLENCHEMENT DE L'ELABORATION OU DE L'AMENDEMENT 39

0.3 AMENDEMENT DE LA LEGISLATION AERONAUTIQUE DE BASE ET DES REGLEMENTS 41

0.3.1 OBJET 41

0.4 IDENTIFICATION, CLASSIFICATION ET NOTIFICATION DES DIFFERENCES A L'OACI 43

0.4.1 OBJET 43

0.5 DÉLIVRANCE DE DÉROGATION OU D'EXEMPTION EN MATIÈRE D'AVIATION CIVILE 44

0.5.1 OBJECTIF 44

0.5.2 ÉTENDUE DES OBLIGATIONS DE L'ANAC EN MATIERE DE DEROGATION/EXEMPTION 44

0.5.3 APPLICABILITE 44

0.5.4 DEFINITIONS 44

0.5.5 DIFFUSION DE LA DEROGATION AU GRAND PUBLIC 45

0.6 RÈGLES GÉNÉRALES RÉGISSANT LES CERTIFICATS ET LICENCES 47

0.6.1 INSPECTION ET OBLIGATION DE PRESENTATION DE PERMIS ET LICENCES 47

0.6.2 CHANGEMENT DE NOM 48

0.6.3 CHANGEMENT D'ADRESSE 48

0.6.4 REMPLACEMENT D'UN CERTIFICAT D'ACTIVITE AERIENNE OU CERTIFICAT MEDICAL OU RAPPORT D'EVALUATION SUITE A UNE PERTE OU DESTRUCTION 48

0.6.5 FALSIFICATION, REPRODUCTION FRAUDULEUSE, OU MODIFICATION DE DEMANDES, CERTIFICATS, CARNET DE ROUTE, RAPPORTS OU ENREGISTREMENTS 49

0.6.6 RENONCIATION, SUSPENSION OU REVOCATION DE LICENCES OU DE CERTIFICAT 49

0.6.7 RENOUVELLEMENT DE DEMANDE APRES REVOCATION 49

0.6.8 RENOUVELLEMENT DE DEMANDE APRES SUSPENSION 49

0.6.9 RENONCIATION VOLONTAIRE OU ECHANGE DE LICENCE 49

0.6.10 INTERDICTION D'EXERCER EN CAS DE DEFICIENCE MEDICALE 50

0.6.11 TESTS ET RAPPORTS CONCERNANT LES NARCOTIQUES ET L'ALCOOL 50

0.7 RÈGLES GÉNÉRALES RÉGISSANT LES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES AVEC L'ANAC 51

0.7.1 INSPECTION DE L'AERONEF, DEMANDE DE DOCUMENTS ET INTERDICTIONS 51

0.7.2 MOTIFS ADMINISTRATIFS DE SUSPENSION, D'ANNULATION OU DE REFUS DE RENOUVELER 51

0.7.3 AVIS DE REFUS DE DELIVRANCE, DE MODIFICATION OU DE RENOUVELLEMENT ET AVIS DE SUSPENSION OU D'ANNULATION 51

0.7.4 TENUE DES DOSSIERS 51

0.8 REGLES GENERALES D'APPLICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES 52

0.8.1 MODALITES D'APPLICATION DES TEXTES LEGISLATIFS ET REGLEMENTAIRES 52

0.8.2 PROPORTIONNALITE DES REACTIONS 53

0.8.3 EQUITE ET IMPUTABILITE 53

0.8.4 DEROULEMENT DES INSPECTIONS 53

0.8.5 SURVEILLANCE 54

0.8.6 CONSTATATION 55

0.8.7 ANALYSE DE LA REGLEMENTATION 55

0.8.8 ENQUETES 56

0.8.9 COORDINATION 56

0.8.10 RAPPORTS D'ENQUETE 56

0.8.11 REDACTION DU PROCES-VERBAL 56

0.8.12 MESURES DE DISSUASION 56

0.8.13 SANCTIONS 57

0.8.14 SANCTIONS PENALES 59

0.8.15 SUIVI DES DECISIONS DE SANCTION 59

APPENDICE 1 : MODELE DE DECISION DE SANCTION ADMINISTRATIVE 61

APPENDICE 2 : TABLEAU DE SANCTIONS RECOMMANDEES DANS LE DOMAINE OPS 63

APPENDICE 3 : TABLEAU DE SANCTIONS RECOMMANDEES DANS LE DOMAINE PEL 72

APPENDICE 4 : TABLEAU DE SANCTIONS RECOMMANDEES DANS LE DOMAINE AIR 77

APPENDICE 5 : TABLEAU DE SANCTIONS RECOMMANDEES DANS LE DOMAINE AGA 84

APPENDICE 6 : TABLEAU DE SANCTIONS RECOMMANDEES DANS LE DOMAINE ANS..... 86

APPENDICE 7 : TABLEAU DE SANCTIONS RECOMMANDEES DANS LE DOMAINE AVSEC 88

APPENDICE 8 : TABLEAU DE SANCTIONS RECOMMANDEES POUR LE TRANSPORT MARCHANDISES DANGEREUSES 92

Abréviations et symboles

ANAC : Agence Nationale de l'Aviation Civile ;

ASECNA : Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar ;

AIP : Aeronautical information publication (publication d'information aéronautique) ;

CAG : Circulation aérien générale ;

CAM : Circulation aérien militaire ;

CEMAC : Communauté Economique Des Etats de l'Afrique Centrale ;

Contrevenant : compagnies aériennes, gestionnaire de l'aéroport, fournisseur de services de la navigation aérienne, organismes de formation, organismes de maintenance, examinateurs en vol, instructeurs, médecins examinateurs agréés, personnels de l'aéronautique civile, candidats ou titulaires de licences et certificats, prestataires de service d'assistance en escale, centre d'expertise de médecine aéronautique, cabinet médical ;

CPI : Constat préalable d'infraction ;

Exploitant : compagnies aériennes, gestionnaire d'aéroport, fournisseur de services de la navigation aérienne, organismes de formation, organismes de maintenance, prestataires de service d'assistance en escale, centre d'expertise de médecine aéronautique, cabinet médical ;

Groupe de travail : groupe de travail est un groupe technique ad hoc mis en place au sein de la commission pour réaliser des tâches spécifiques liées à une matière précise, et qu'il est indiqué de traiter dans un cadre plus restreint ;

MIA : Manuel d'information aéronautique ;

OACI : Organisation de l'Aviation Civile Internationale ;

PV : Procès-verbal ;

RAG : Règlement aéronautique gabonais.

Définitions

Les définitions qui suivent s'appliquent à l'ensemble des parties du RAG :

Acrobatie aérienne : Manœuvre au cours de laquelle un changement de l'assiette d'un aéronef donne lieu à un angle d'inclinaison latérale de plus de **60** degrés, à une assiette inhabituelle ou à une accélération inhabituelle non compatibles avec le vol normal ;

Aérodrome : Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface ;

Aérodrome contrôlé : Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface ;

Aérodrome de dégagement : Aérodrome vers lequel le vol peut être poursuivi lorsqu'il est inopportun d'atterrir à l'aérodrome de destination prévu ;

Aérodyne : Aéronef dont la sustentation dans l'atmosphère est obtenue par des forces aérodynamiques ;

Aéronef de catégorie transport : Avion certifié en application des dispositions du manuel de navigabilité ou d'une norme de navigabilité équivalente, ou hélicoptère certifié en application des dispositions du manuel de navigabilité ou d'une norme de navigabilité étrangère équivalente ;

Aéronef IFR : Aéronef qui effectue un vol IFR ;

Aéronef pour parachute à sustentation moteur : Aérodyne entraîné par moteur dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces portantes souples du type parachute ;

Aéronef privé : Aéronef immatriculé à titre d'aéronef privé ;

Aéronef terrestre : Aéronef ne pouvant être utilisé pour des opérations normales sur l'eau ;

Aéronef VFR : Aéronef qui effectue un vol VFR ;

Aérostat : Aéronef dont la sustentation dans l'atmosphère est obtenue par sa flottabilité ;

Aile libre : Planeur conçu pour transporter au plus deux personnes et ayant un poids au départ de 45 kg (99,2 livres) ou moins ;

Aire de manœuvre : Partie d'un aérodrome, autre qu'une aire de trafic, destinée au décollage et à l'atterrissage des aéronefs ainsi qu'aux mouvements des aéronefs connexes au décollage et à l'atterrissage ;

Aire de mouvement : Partie d'un aérodrome destinée aux mouvements des aéronefs à la surface, y compris l'aire de manœuvre et les aires de trafic ;

Aire de trafic : Partie d'un aérodrome, autre que l'aire de manœuvre, destinée à l'embarquement et au débarquement des passagers, au chargement et au déchargement du fret, à l'avitaillement en carburant, à l'entretien courant, à la maintenance et au stationnement des aéronefs, ainsi qu'à tout mouvement d'aéronefs, de véhicules et de personnes affectées à de telles opérations ;

Altitude minimale de descente : L'altitude ASL précisée dans le répertoire des routes et des approches pour l'approche de non-précision au-dessous de laquelle une descente ne doit pas être effectuée jusqu'à ce que la référence visuelle requise nécessaire à la poursuite de l'approche pour atterrir ait été établie ;

Altitude minimale en route : L'altitude ASL la plus basse précisée dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, soit pour une zone désignée, soit entre deux points de repère sur une voie aérienne ou une route aérienne, qui permet une réception acceptable des signaux de navigation et qui satisfait aux critères de franchissement d'obstacles ;

Appareillage : Instruments, mécanismes, équipements, appareils ou accessoires qui, à la fois :

(i) sont utilisés pour l'utilisation ou le contrôle d'un aéronef en vol, ou sont destinés à l'être,

(ii) sont installés dans l'aéronef ou fixés à celui-ci, ou sont destinés à l'être,

(iii) ne font pas partie de la cellule, du moteur ou de l'hélice de l'aéronef ;

Approche aux instruments : Passage ordonné d'un aéronef IFR de la phase en route jusqu'à une position et une altitude à partir desquelles l'atterrissage peut être effectué ou la procédure d'approche interrompue peut être amorcée ;

Approche de non-précision : Approche aux instruments effectuée par un aéronef au moyen de renseignements sur l'azimut ;

Approche de précision : Approche aux instruments effectuée par un aéronef au moyen de renseignements sur l'azimut et l'alignement de descente ;

APU *ou* ***groupe auxiliaire de bord :*** Groupe de puissance qui assure la rotation de l'arbre ou qui fournit de l'air comprimé, ou les deux, et qui n'est pas conçu pour servir à la propulsion directe de l'aéronef ;

ASDA *ou* ***distance accélération arrêt utilisable :*** S'entend, à l'égard d'une piste, de la longueur de roulement utilisable au décollage augmentée, lorsqu'il y a un prolongement d'arrêt, de la longueur de celui-ci. (*ASDA or accelerate-stop distance available*) ;

ASL- Au-dessus du niveau de la mer ;

ATS *ou* ***services de la circulation aérienne :*** S'entend des services du contrôle de la circulation aérienne et des services consultatifs ;

Atterrissage :

(i) dans le cas d'un aéronef autre qu'un dirigeable, l'action de prendre contact avec une surface d'appui, y compris les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action ;

(ii) dans le cas d'un dirigeable, l'action de l'amarrer, y compris les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action ;

Autogire : Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur un ou plusieurs rotors qui ne sont pas entraînés par moteur et qui tournent autour d'axes sensiblement verticaux ;

Autorisation du contrôle de la circulation aérienne : Autorisation accordée par une unité de contrôle de la circulation aérienne qui autorise un aéronef à évoluer dans l'espace aérien contrôlé aux conditions qu'elle fixe ;

Avion : Aérodyne entraîné par moteur, dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes pendant le vol ;

Avion ultraléger : Avion ultraléger de type évolué ou avion ultraléger de base ;

Avion ultraléger de base : Avion ayant au plus deux places, qui est conçu et construit de façon à avoir :

(i) une masse maximale au décollage de plus de 544 kg ;

(ii) une vitesse de décrochage en configuration d'atterrissage (Vso) de 39 nœuds (45 mi/h) ou moins de vitesse indiquée à la masse maximale au décollage ;

Avion ultraléger de type évolué : Avion dont la définition de type est conforme aux normes précisées dans le manuel intitulé *Normes de conception pour avions ultralégers de type évolué* ;

AWOS *ou* ***système automatisé d'observations météorologiques :*** Ensemble de capteurs météorologiques et de systèmes connexes conçus pour recueillir et diffuser par des moyens électroniques des données météorologiques. (*AWOS* or *automated weather observation system*) ;

Ballon : Aérostat qui n'est pas entraîné par moteur ;

Calendrier de maintenance : Calendrier exigé pour l'exécution des inspections et d'autres travaux de maintenance exigés en vertu du présent règlement ;

Cap : Orientation de l'axe longitudinal d'un aéronef, généralement exprimée en degrés par rapport au nord vrai, magnétique ou de la grille ;

Catégorie : S'entend :

(i) en ce qui concerne la délivrance des licences du membre d'équipage de conduite, de la classification de l'aéronef par avion, ballon, planeur, autogire, hélicoptère ou avion ultraléger ;

(ii) en ce qui concerne la certification d'aéronefs, du regroupement d'aéronefs, selon l'utilisation prévue ou les limites d'utilisation, par catégorie normale, utilitaire, acrobatique, navette ou transport.

Ceinture de sécurité : Dispositif de retenue individuel qui se compose soit d'une ceinture sous-abdominale, soit d'une ceinture sous-abdominale et d'une ceinture-baudrier ;

Certificat de navigabilité : Certificat spécial de navigabilité, permis de vol ou validation d'un document étranger qui atteste qu'un aéronef est en bon état de vol, délivré en vertu du RAG 5.2, ou certificat de navigabilité étranger qui est conforme aux exigences visées à l'article 31 de la Convention de Chicago ;

Certificat d'exploitation privée : Certificat qui autorise le titulaire à utiliser un aéronef pour le transport privé de passagers ;

Certificat de conception de réparation : Document délivré par l'Autorité pour consigner l'approbation de la conception de réparation d'un produit aéronautique précisé dans le document à l'aide d'un numéro de série ou de toute autre marque d'identification propre au produit aéronautique et qui fait référence aux documents et aux données définissant la conception de réparation, ainsi que les restrictions et conditions applicables au produit aéronautique à la suite de cette modification de conception. La présente définition comprend une approbation de la conception de réparation.

Certificat de constructeur : Certificat qui autorise le titulaire à construire un produit aéronautique approuvé.

Certificat de type (type certificate) : S'entend :

(i) Document délivré par l'Autorité qui atteste que la définition de type d'un aéronef, d'un moteur d'aéronef, d'une hélice d'aéronef ou d'un appareillage d'aéronef est conforme aux normes applicables à ce produit aéronautique consignées dans les fiches de données de certificat de type. La présente définition comprend une homologation de type ;

(ii) document délivré par l'autorité de navigabilité étrangère ayant compétence sur la définition de type du produit aéronautique, qui équivaut à un document visé à l'alinéa (i) et qui a été accepté par l'Autorité aux fins de la délivrance d'un certificat de navigabilité ;

Certificat de type supplémentaire : Document qui est délivré par l'Autorité pour consigner l'approbation d'une modification de la définition de type d'un produit aéronautique et qui fait référence aux documents et aux données définissant la modification et les restrictions et les

conditions applicables à la suite de cette modification. La présente définition comprend une homologation de type supplémentaire ;

Certificat de type supplémentaire restreint : Certificat de type supplémentaire qui ne s'applique qu'aux produits aéronautiques qui y sont indiqués par un numéro de série ou une autre marque d'identification propre à ces produits. La présente définition comprend une homologation de type supplémentaire restreinte ;

Certificat de transporteur aérien : Certificat délivré autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés ;

Certification après maintenance : Certification faite après maintenance d'un produit aéronautique indiquant que la maintenance a été effectuée conformément aux normes de navigabilité applicables ;

Charge externe de classe A pour hélicoptère : Charge externe qui ne peut bouger librement, être larguée ni se trouver plus bas que le train d'atterrissage ;

Charge externe de classe B pour hélicoptère : Charge externe qui peut être larguée et qui n'est pas en contact avec la terre, l'eau ou toute autre surface ;

Charge externe de classe C pour hélicoptère : Charge externe qui peut être larguée et qui reste en contact avec la terre ou l'eau ou toute autre surface ;

Charge externe de classe D pour hélicoptère : Charge externe avec une personne transportée à l'extérieur de l'aéronef ou avec toute charge externe autre qu'une charge externe de classe A, B ou C pour hélicoptère ;

Circonstance opérationnelle imprévue : Événement qui est indépendant de la volonté de l'exploitant aérien ou de l'exploitant privé, comme le mauvais temps non prévu, un défaut de fonctionnement de l'équipement ou un retard dans le contrôle de la circulation aérienne ;

Circulation d'aérodrome : S'entend de l'ensemble de la circulation sur l'aire de mouvement d'un aérodrome et des aéronefs utilisés à un aérodrome ou dans son voisinage ;

Classe : Relativement à la classification des avions, avions dont les caractéristiques d'utilisation sont similaires à celles des avions monomoteurs, des avions multimoteurs, des avions à moteurs en tandem, des avions terrestres ou des hydravions ;

Consigne de navigabilité : Instruction délivrée par une autorité de l'aviation civile responsable de la définition de type d'un produit aéronautique qui rend l'autorisation obligatoire un travail de maintenance ou une action opérationnelle afin d'assurer qu'un produit aéronautique est conforme à sa définition de type et que son état en permet l'utilisation en toute sécurité ;

Constructeur : Le titulaire d'un certificat de type pour un produit aéronautique ou, si aucun certificat de type n'a été délivré par le ministre, le fabricant du produit aéronautique ;

Construction : Construction ou fabrication et assemblage à l'exception de la fabrication de pièces dans le cadre d'une réparation de produits aéronautiques. Sont comprises, dans le cas d'un aéronef nouvellement construit, toutes les tâches effectuées par le constructeur sur un aéronef avant la délivrance du premier certificat de navigabilité ou du certificat de navigabilité pour exportation ;

Convention de Chicago : La Convention relative à l'Aviation civile Internationale, signée à Chicago, le 7 décembre 1944, avec ses modifications successives ;

Décollage : S'entend :

(i) Dans le cas d'un aéronef autre qu'un dirigeable, l'action de quitter une surface d'appui, y compris le roulement au décollage et les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action ;

(ii) dans le cas d'un dirigeable, l'action de le libérer de tout amarrage, y compris les opérations qui précèdent et suivent immédiatement cette action ;

Définition de type : S'entend :

(i) des plans et spécifications, ainsi que la liste de ces plans et spécifications, nécessaires pour définir les caractéristiques de conception d'un produit aéronautique en conformité avec les normes applicables au produit aéronautique ;

(ii) des renseignements sur les dimensions, les matériaux et les méthodes de construction nécessaires pour définir la résistance structurale d'un produit aéronautique ;

(iii) des sections approuvées du manuel de vol de l'aéronef, lorsque les normes de navigabilité applicables l'exigent ;

(iv) de la section des limites de navigabilité contenue dans les instructions de maintien de la navigabilité précisées aux chapitres applicables du Manuel de navigabilité ;

(v) de toute autre donnée nécessaire permettant, par comparaison, de déterminer la navigabilité et, le cas échéant, les caractéristiques environnementales des dérivés du même type ou du même modèle d'un produit aéronautique ;

Dirigeable : Aérostat entraîné par moteur ;

Distance de décollage avec tous les moteurs opérants : Distance depuis le début du roulement au décollage jusqu'au point où l'avion atteint la hauteur au-dessus de l'altitude de piste précisée dans les critères de certification de l'avion ;

Distance de décollage avec un moteur inopérant : Distance depuis le début du roulement au décollage jusqu'au point où l'avion atteint 35 pieds au-dessus de l'altitude de la piste, lorsqu'une panne du moteur le plus défavorable est détectée à la V1 ;

Distance de décollage exigée : Distance de décollage avec un moteur inopérant où 115 pour cent de la distance de décollage avec tous les moteurs opérants, selon la plus élevée de ces deux valeurs ;

ELT : Radiobalise de repérage d'urgence ;

En état de navigabilité : Se dit d'un produit aéronautique qui est en bon état de vol, qui présente la sécurité nécessaire pour un vol et qui est conforme à la définition de type applicable ;

En état de service : Se dit d'un aéronef ou d'une partie d'aéronef qui est en bon état de vol et qui peut être utilisé en toute sécurité ;

Enfant en bas âge : Personne de moins de deux ans ;

Ensemble de retenue d'enfant : Tout dispositif, sauf une ceinture de sécurité, qui est conçu pour retenir ou asseoir une personne ou en régler la position et qui est conforme aux normes de navigabilité applicables énoncées dans *Manuel de navigabilité* ;

Entraînement en vol : Programme de formation constitué d'instruction au sol et d'entraînement à bord dispensé conformément au guide de l'instructeur de vol et au manuel de pilotage applicables à l'aéronef utilisé ;

Entretien courant : Relativement à un produit aéronautique, le nettoyage, la lubrification et l'appoint des liquides, lorsqu'ils ne requièrent pas le démontage du produit ;

Espace aérien contrôlé : Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, à l'intérieur duquel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré ;

Espace aérien inférieur : Espace aérien à l'intérieur du pays s'étendant en-dessous de 18000 pieds ASL ;

Espace aérien intérieur du Nord : Espace aérien précisé comme tel et délimité dans le *Manuel des espaces aériens désignés* ;

Espace aérien intérieur du Sud : Espace aérien précisé comme tel et délimité dans le *Manuel des espaces aériens désignés* ;

Espace aérien réglementé : Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, à l'intérieur duquel les vols d'aéronef sont soumis aux conditions qui y sont spécifiées ;

Espace aérien supérieur : Espace aérien à l'intérieur du pays s'étendant à partir de 18 000 pieds ASL ;

État contractant : État qui a ratifié la Convention de Chicago ;

Excursion aérienne : Travail aérien au cours duquel le débarquement des passagers est effectué au point de départ ;

Exploitant : Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs ou infrastructures aéronautiques ;

Exploitant aérien : Le titulaire d'un certificat d'exploitation aérienne ;

Exploitant de ballons : Le titulaire d'un certificat d'opérations aériennes spécialisées – ballon ;

Exploitant privé : Le titulaire d'un certificat d'exploitation privée ;

Fatigue : État physiologique qui se caractérise par une diminution des capacités mentales ou physiques due à un manque de sommeil ou à une période d'éveil et/ou d'activité physique prolongée, qui peut réduire la vigilance d'un membre d'équipage et sa capacité à faire fonctionner un aéronef en toute sécurité ou à s'acquitter de fonctions liées à la sécurité ;

FL *ou* ***niveau de vol :*** Altitude, exprimée en centaines de pieds, indiquée sur un altimètre calé à 29,92 pouces de mercure ou 1 013,2 millibars ;

Fréquence appropriée : Selon le cas :

(i) la fréquence radio assignée par une unité de contrôle de la circulation aérienne ou une station d'information de vol, devant être utilisée par le commandant de bord d'un aéronef ;

(ii) la fréquence obligatoire devant être utilisée à un aérodrome ou dans son voisinage pour lequel une fréquence obligatoire a été assignée ;

(iii) dans les cas non visés aux alinéas (i) et (ii), la fréquence assignée à un aérodrome ou à un espace aérien selon les directives de l'Autorité compétente.

Fréquence obligatoire : Fréquence VHF précisée par l'Autorité pour l'usage des aéronefs munis d'équipement de radiocommunications qui sont utilisés dans une zone MF ;

Fusée : Projectile qui renferme son propre agent propulseur et dont le vol est assuré par la réaction qu'engendre un dégagement continu de gaz à dilatation rapide ;

Gros avion : Avion dont la MMHD est supérieure à 5 700 kg (12 566 livres) ;

Harnais de sécurité : Tout dispositif qui sert à retenir le torse et qui se compose d'une sangle diagonale simple passant sur l'épaule ou d'une paire de sangles passant sur les épaules ;

Haute mer : Étendue d'eau, y compris la surface gelée de celle-ci, qui ne fait pas partie des eaux territoriales d'un État ;

Hauteur de décision : Hauteur précisée dans le répertoire des routes et des approches à laquelle, au cours de l'approche de décision, une approche interrompue doit être amorcée si la référence visuelle requise nécessaire à la poursuite de l'approche pour atterrir n'a pas été établie ;

Hélicoptère : Aérodyne entraîné par moteur, dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques sur un ou plusieurs rotors qui sont entraînés par moteur et qui tournent autour d'axes sensiblement verticaux ;

Héliport : Aérodrome utilisé ou destiné à être utilisé pour l'arrivée, l'atterrissage, le décollage ou le départ d'aéronefs pouvant effectuer des décollages et des atterrissages verticaux ;

IMC *ou* ***conditions météorologiques de vol aux instruments :*** Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité et de la distance par rapport aux nuages, qui sont inférieures aux minimums précisés dans les Règlements ;

Inhalateur protecteur : Appareil conçu de façon à couvrir les yeux, le nez et la bouche, ou à couvrir le nez et la bouche dans les cas où un appareil accessoire assure la protection des yeux, et à protéger le porteur des effets de la fumée, du gaz carbonique ou de tout autre gaz nocif ;

Inspection en vol : Utilisation d'un aéronef aux fins suivantes :

(i) l'étalonnage des aides à la navigation aérienne ;

(ii) la surveillance ou l'évaluation des performances des aides à la navigation aérienne ;

(iii) l'évaluation des obstacles.

Inspection obligatoire : Inspection d'un produit aéronautique exigée par un calendrier de maintenance, une limite de navigabilité ou une consigne de navigabilité, à moins que la consigne de navigabilité ne précise que l'inspection peut être effectuée par un membre d'équipage de conduite ;

Instructions du contrôle de la circulation aérienne : Directives émises par une unité de contrôle de la circulation aérienne aux fins du contrôle de la circulation aérienne ;

Itinéraire de vol : Renseignements qui doivent être déposés sous forme d'itinéraire de vol en application des Règlements ;

Jour : La période qui se situe entre le début du crépuscule civil du matin et la fin du crépuscule civil du soir ;

LDA *ou* ***distance d'atterrissage utilisable :*** Longueur de piste à un aérodrome que l'exploitant de l'aérodrome déclare utilisable et adéquate pour le roulement au sol d'un avion à l'atterrissage ;

Limite de navigabilité : Limite applicable à un produit aéronautique, qui se définit comme une limite de vie ou une tâche de maintenance qui est obligatoire comme condition du certificat de type ;

Liste d'écarts de configuration : 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 ;

Local approprié : Chambre pour une personne exposée à un bruit minimal, bien ventilée et dotée de dispositifs de contrôle de la température et de la lumière ou, lorsqu'une telle chambre n'est pas disponible, local qui est approprié au lieu et à la saison, qui est exposé à un bruit minimal et offre un confort et une protection convenables contre les éléments ;

Maintenance : Révision, réparation, inspection obligatoire ou modification d'un produit aéronautique ou enlèvement ou montage de composants sur un produit aéronautique. Sont exclus :

(i) les travaux élémentaires ;

(ii) l'entretien courant ;

(iii) le cas échéant, les tâches effectuées par le constructeur sur un aéronef avant la délivrance du premier certificat de navigabilité ou du certificat de navigabilité pour exportation.

Maintenance planifiée : Maintenance effectuée à intervalles prédéterminés en application des règlements, d'un calendrier de maintenance ou d'une consigne de navigabilité ;

Manifestation aéronautique spéciale : Spectacle aérien, course aérienne à basse altitude, compétition d'acrobaties aériennes, rassemblement d'aéronefs ou festival de ballons ;

Manuel des espaces aériens désignés : Manuel qui contient les renseignements relatifs aux espaces aériens désignés.

Manuel de vol de l'aéronef : Manuel associé au certificat de navigabilité, où sont consignés les limites d'emploi dans lesquelles l'aéronef doit être considéré en bon état de service ainsi que les renseignements et instructions nécessaires aux membres de l'équipage de conduite pour assurer la sécurité d'utilisation de l'aéronef ;

Manuel d'exploitation de la compagnie : Manuel établi par l'exploitant aérien, où sont consignées les procédures, instructions et indications destinées au personnel d'exploitation dans l'exercice de ses tâches ;

Manuel d'utilisation de l'aéronef : Manuel, acceptable pour l'autorité de l'exploitant, qui contient les procédures d'utilisation de l'aéronef en situation normale, anormale et d'urgence, les listes de vérification, les limites, les informations sur les performances et sur les systèmes de bord ainsi que d'autres éléments relatifs à l'utilisation de l'aéronef ;

Marchandises dangereuses : Matières ou objets de nature à présenter un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste officielle des marchandises dangereuses des instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classés conformément à ces instructions ;

Masque à mise rapide : Masque à oxygène qu'une personne peut fixer à son visage d'une seule main en cinq secondes et qui fournit aussitôt de l'oxygène ;

Masse à vide : Dans le cas d'un aéronef, le poids total des éléments suivants qui en font partie ou sont transportés à bord :

(i) la cellule, y compris le rotor dans le cas d'un hélicoptère ou d'un autogire ;

(ii) l'installation motrice ;

(iii) le lest fixe ;

(iv) le carburant inutilisable ;

(v) la quantité maximale des fluides nécessaires à l'utilisation normale de l'aéronef, y compris l'huile, le liquide de refroidissement de l'installation motrice, le liquide hydraulique, le liquide de dégivrage et le liquide d'antigivrage, mais non l'eau potable, les liquides sous pression à l'usage des toilettes et les liquides destinés à être injectés dans les moteurs ;

(vi) l'équipement installé.

Masse maximale admissible au décollage : La masse maximale au décollage autorisée pour un aéronef par l'État d'immatriculation de l'aéronef ou prévue dans le certificat de type de l'aéronef ;

MEL *ou* ***liste minimale d'équipements :*** 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 MMEL de ce type d'aéronef ou plus restrictive que celle-ci.

Membre d'équipage : Personne qui est chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol ;

Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol ;

Membre d'équipage de conduite en disponibilité : Membre d'équipage de conduite que l'exploitant aérien a désigné comme étant disponible pour se présenter au travail pour le service de vol à une heure ou moins de préavis ;

Membre d'équipage de conduite en réserve : Membre d'équipage de conduite que l'exploitant aérien ou l'exploitant privé a désigné pour demeurer à un endroit précis et ainsi être disponible pour se présenter au travail pour le service de vol à une heure ou moins de préavis ;

Membre de l'équipage de cabine : Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers, mais qui n'exercera pas les fonctions de membre d'équipage de conduite ;

Message IFR du contrôle de la circulation aérienne : Message qui contient des instructions du contrôle de la circulation aérienne, une autorisation du contrôle de la circulation aérienne, un compte rendu de position ou une procédure concernant la conduite d'un vol IFR ;

MIA : *Manuel d'information aéronautique ;*

Minima CAT II : S'entend, à l'égard d'un aérodrome, des minima d'une approche de précision CAT II précisés pour les pistes de cet aérodrome par l'Autorité ;

Minima CAT III : S'entend, à l'égard d'un aérodrome, des minima d'une approche de précision CAT III précisés pour les pistes de cet aérodrome par l'Autorité ;

MMEL *ou* ***liste minimale d'équipements de référence :*** 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 d'aéronef 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 ;

MMHD *ou* ***masse maximale homologuée au décollage :*** Masse désignée comme telle dans le certificat de type d'un aéronef ;

MOCA *ou* ***altitude minimale de franchissement d'obstacles :*** L'altitude ASL qui assure à l'aéronef IFR le franchissement de l'obstacle le plus élevé lorsque l'aéronef est sur une voie aérienne ou une route aérienne ;

Modèle réduit d'aéronef : Aéronef dont la masse totale est d'au plus 35 kg (77,2 livres), qui est entraîné par des moyens mécaniques ou projeté en vol à des fins de loisirs et qui n'est pas conçu pour transporter des êtres vivants ;

Modèle réduit de fusée : Fusée qui, à la fois :

(i) est munie de moteurs de modèle réduit de fusée qui produisent une poussée totale ne dépassant pas 80 newton-secondes;

(ii) a une masse brute, moteurs compris, ne dépassant pas 500 g (1,1 livre) ;

(iii) est munie d'un parachute ou d'un autre dispositif qui retarde sa descente.

Modification majeure : Modification de la définition de type d'un produit aéronautique pour lequel un certificat de type a été délivré, qui a un effet non négligeable sur les limites de masse et de centrage, la résistance structurale, les performances, le fonctionnement du groupe motopropulseur, les caractéristiques de vol ou d'autres qualités influant sur la navigabilité ou sur les caractéristiques environnementales ;

Moteur le plus défavorable : Moteur dont la panne aurait l'effet le plus défavorable sur les performances ou la manœuvrabilité de l'aéronef ;

Navire : Bâtiment, bateau ou autre ouvrage flottant, autre qu'un aéronef, utilisé pour la navigation maritime ;

Nombre de Mach vrai : Rapport de la vitesse vraie d'un aéronef à la vitesse locale du son à 'altitude de vol ;

Norme de navigabilité : Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les Etats contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention ;

NOTAM : Avis donné aux aviateurs concernant la création, la modification ou l'état de tout service, installation ou procédure aéronautique, ou les dangers compromettant la sécurité aérienne, dont la connaissance est essentielle au personnel participant à des opérations aériennes ;

Nuit : La période qui se situe entre la fin du crépuscule civil et le début de l'aube civile, ou toute autre période comprise entre le coucher et le lever du soleil qui pourra être fixée par l'autorité compétente ;

Organisme de formation agréé : Organisme agréé par l'autorité compétente et fonctionnant sous sa supervision conformément aux dispositions de la règlementation en vigueur, qui peut dispenser une formation homologuée ;

Ornithoptère : Aérodyne dont la sustentation en vol est obtenue principalement par la réaction de l'air sur des plans animés d'un mouvement de battement ;

Passager : Personne, autre qu'un membre d'équipage, transportée à bord d'un aéronef ;

Période de repos minimale : Période pendant laquelle le membre d'équipage de conduite ou de cabine est libre de tout service, sans être interrompu par l'exploitant aérien ou l'exploitant privé, et bénéficie de la possibilité d'obtenir au moins huit heures de sommeil consécutives dans un local approprié ainsi que le temps requis pour s'y rendre et en revenir et le temps requis pour les soins d'hygiène personnelle et pour les repas ;

Période de service de vol : Période qui commence au moment où un membre d'équipage de conduite ou de cabine est tenu de se présenter pour le service, qui comprend un vol ou une série de vols et qui se termine au moment où l'avion s'immobilise et après l'arrêt des moteurs à la fin du dernier vol sur lequel il assure des fonctions de membre d'équipage ;

Personnel navigant commercial (*flight attendant*)***:*** Membre d'équipage, autre qu'un membre d'équipage de conduite, à qui des fonctions ont été assignées dans l'intérêt des passagers à bord d'un aéronef servant au transport de passagers ;

Petit aéronef : Avion ayant une masse maximale admissible au décollage de 5 700 kg (12566 livres) ou moins ou hélicoptère ayant une masse maximale admissible au décollage de 2 730 kg (6 018 livres) ou moins ;

Pièce à vie limitée : Pièce qui, comme condition du certificat de type, ne peut dépasser en service une durée précise ou un nombre précis de cycles de fonctionnement ;

Pièce commerciale : S'entend, à l'égard d'un aéronef, d'une pièce qui répond aux conditions suivantes :

(i) elle n'est ni expressément conçue ni produite pour utilisation comme produit aéronautique ;

(ii) elle est fabriquée selon une spécification ou une description figurant au catalogue et est marquée selon un système d'identification du fabricant ;

(iii) la défaillance de celle-ci ne nuit pas au maintien de la sécurité du vol, ni au décollage de l'aéronef, ni à l'atterrissage de celui-ci.

Pièce standard : S'entend, à l'égard d'un aéronef, d'une pièce fabriquée conformément à une spécification qui, à la fois :

(i) est établie, publiée et mise à jour par une organisation établissant des normes consensuelles ou un organisme gouvernemental ;

(ii) comprend des critères en matière de conception, de construction, d'essai et d'acceptation ainsi que des exigences relatives à l'identification.

Pilote commandant de bord : Pilote désigné par l'exploitant ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol ;

Pilote de sécurité : Pilote qui agit comme vigie pour un autre pilote qui utilise un aéronef en vol aux instruments simulé ;

Plan de vol : Ensemble de renseignements spécifiés au sujet d'un vol projeté ou d'une partie d'un vol qui doivent être transmis aux organismes des services de la circulation aérienne ;

Plan de vol exploitation : Plan établi par l'exploitant en vue d'assurer la sécurité du vol en fonction des performances et limitations d'emploi de l'avion et des conditions prévues relatives à la route à suivre et aux aérodromes intéressés ;

Plan de zone de travail aérien : Plan de gestion du risque qui s'applique au travail aérien proposé ;

Planeur : Aérodyne qui n'est pas entraîné par moteur, dont la sustentation en vol est obtenue par des réactions aérodynamiques de l'air sur des surfaces qui restent fixes pendant le vol ;

Planeur propulsé : Avion qui possède les caractéristiques de vol d'un planeur lorsque les moteurs sont inopérants ;

Poids au départ : Poids total d'une aile libre ou d'un avion ultralégers prêt pour le vol, y compris le poids de l'équipement, des instruments, du carburant et de l'huile, à l'exclusion :

(i) du poids des occupants ;

(ii) du poids de tous ensemble flotteur ayant un poids maximal de 34 kg (74,93 livres) ;

(iii) du poids de tout dispositif de parachute balistique.

Procédure d'approche aux instruments : Série de manœuvres prédéterminées effectuées en utilisant uniquement les instruments de bord, avec une marge de protection spécifiée au-dessus des obstacles, depuis le repère d'approche initiale jusqu'en un point à partir duquel l'atterrissage pourra être effectué puis, si l'atterrissage n'est pas effectué jusqu'en un point où les critères de franchissement d'obstacles en attente ou en route deviennent applicables ;

Procédure d'approche interrompue : Procédure à suivre, si pour quelque raison que ce soit après avoir effectué une approche aux instruments, l'atterrissage n'est pas poursuivi ;

Prolongement d'arrêt : Aire rectangulaire au sol à l'extrémité d'une piste dans le sens du décollage, de même largeur que la piste, aménagée de façon à permettre à un avion de s'y immobiliser en cas de décollage interrompu.

Propriétaire : Dans le cas d'un aéronef, la personne qui jouit des droits de propriété sur l'aéronef ;

Référence visuelle requise : Dans le cas d'un aéronef qui effectue une approche vers une piste, la partie de l'aire d'approche de la piste ou les aides visuelles qui, vues par le pilote, lui permettent d'évaluer la position de l'aéronef et la vitesse de changement de position en vue de continuer l'approche et de compléter l'atterrissage ;

Région de calage altimétrique : L'espace aérien inférieur précisé comme tel et délimité dans le *Manuel des espaces aériens désignés* ;

Région de contrôle : Espace aérien contrôlé précisé comme région de contrôle du nord ou région de contrôle du sud dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, qui s'étend verticalement vers le haut à partir d'une altitude ou d'une altitude-pression précisées ;

Région de contrôle terminal : Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, à l'intérieur duquel est fourni un service du contrôle de la circulation aérienne pour les vols IFR ;

Réparation : Remise d'un produit aéronautique dans l'état de navigabilité qu'il a perdu par suite d'endommagement ou d'usure, pour faire en sorte que l'aéronef demeure conforme aux spécifications de conception du règlement applicable de navigabilité qui a servi pour la délivrance du certificat de type ;

Révision majeure : Processus de remise en état qui comprend le démontage, l'inspection, la réparation ou le remplacement de pièces, le remontage, le réglage, la finition et la mise à l'essai d'un produit aéronautique, et qui garantit que le produit aéronautique est en tous points conforme aux tolérances de service précisées dans les instructions applicables au maintien de l'état de navigabilité ;

Roulage au décollage avec tous les moteurs opérants : Distance depuis le début du roulage au décollage jusqu'au point situé à mi-chemin entre le point de décollage et le point où l'avion atteint la hauteur au-dessus de l'altitude de la piste précisée dans les critères de certification de l'avion ;

Roulage au décollage avec un moteur inopérant : Distance depuis le début du roulage au décollage jusqu'à un point situé à mi-chemin entre le point de décollage et le point où l'avion atteint 35 pieds au-dessus de l'altitude de piste lorsqu'une panne du moteur le plus défavorable est détectée à la V1 ;

Roulage au décollage exigé : Roulage au décollage avec un moteur inopérant ou 115 pour cent du roulage au décollage avec tous les moteurs opérants, selon la plus élevée de ces deux valeurs ;

Route : Projection, sur la surface de la terre, de la trajectoire d'un aéronef dont le sens, en un point quelconque, est généralement exprimé en degrés par rapport au nord vrai, magnétique ou de la grille ;

Route aérienne : Espace aérien situé dans les limites ou le long des routes précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés* ;

RVR *ou* ***portée visuelle de piste :*** Distance maximale à laquelle le pilote d'un aéronef qui se trouve sur l'axe d'une piste peut s'attendre à voir les marques apposées sur la surface de la piste ou les feux qui la délimitent ou en indiquent l'axe ;

Services aériens spécialisés : La cartographie aérienne, les levés topographiques aériens, la photographie aérienne, la gestion des incendies de forêt, la lutte contre l'incendie, la publicité aérienne, le remorquage de planeurs, les sauts en parachute, la construction aérienne, l'héliportage, les excursions aériennes, la formation au pilotage, l'inspection et la surveillance aériennes, et l'épandage aérien ;

Services consultatifs de la circulation aérienne : Fourniture, par une unité de contrôle de la circulation aérienne ou par une station d'information de vol, de renseignements concernant la sécurité aérienne, y compris l'information météorologique pour l'aviation et les rapports sur l'état des aérodromes et des aides à la radionavigation. La présente définition ne comprend pas la communication des messages IFR du contrôle de la circulation aérienne ;

Services d'information de vol

(i) la diffusion de renseignements d'ordre météorologique pour l'aviation et de l'information aéronautique pour les aérodromes de départ, de destination et de dégagement, le long de la route de vol proposée ;

(ii) la diffusion de renseignements d'ordre météorologique pour l'aviation et de l'information aéronautique aux aéronefs en vol ;

(iii) la réception, le traitement et la mise à exécution de plans de vol et d'itinéraires de vol, et des modifications et des annulations de plans de vol et d'itinéraires de vol ;

(iv) l'échange de l'information relative aux plans de vol avec des organismes ou des administrations publiques, qu'ils soient nationaux ou étrangers, ou avec des unités des services de la circulation aérienne étrangères ;

(v) la diffusion de toute information relative à la circulation connue au sol et dans les airs.

Service de transport aérien : Service aérien commercial qui est exploité pour transporter des personnes ou des biens -- effets personnels, bagages, fret - à bord d'un aéronef entre deux points ;

Service d'entraînement en vol : Service aérien commercial qui est exploité pour dispenser l'entraînement en vol ;

Spectacle aérien : Présentation ou démonstration aérienne menée par un ou plusieurs aéronefs en présence d'un rassemblement de personnes invitées ;

Station : Installation utilisée pour fournir des informations ou des services aéronautiques ;

Station au sol : Emplacement au sol muni d'un poste émetteur et récepteur permettant les communications bilatérales en phonie avec un aéronef ;

Station d'information de vol : Station au sol qui fournit des services consultatifs de la circulation aérienne, des services d'information de vol et des services de secours d'urgence en vue d'assurer la sécurité des mouvements des aéronefs ;

Surface : Toute surface au sol ou sur l'eau, y compris une surface gelée ;

Temps dans les airs : Pour la tenue des dossiers techniques, la période qui commence au moment où l'aéronef quitte la surface pour se terminer au moment où il touche la surface au point d'atterrissage suivant ;

Temps de service au poste de pilotage : Le temps que passe un membre d'équipage de conduite à exercer ses fonctions à bord d'un avion pendant le temps de vol ;

Temps de service de vol : Période qui commence lorsque le membre d'équipage de conduite se présente au travail pour un vol, ou se présente au travail en tant que membre d'équipage de conduite en réserve, et se termine à l'arrêt des moteurs ou des hélices à la fin du vol final. Sont compris le temps nécessaire pour effectuer toute fonction assignée par l'exploitant aérien ou l'exploitant privé ou un délégué de l'Autorité avant l'heure de présentation au travail, ainsi que le temps nécessaire pour que les techniciens d'entretien d'aéronefs puissent exécuter leurs tâches avant ou après un vol ;

Temps de vol : Le temps calculé à partir du moment où l'aéronef commence à se déplacer par ses propres moyens en vue du décollage jusqu'au moment où il s'immobilise à la fin du vol ;

TODA *ou* ***distance de décollage utilisable :*** Distance de roulage utilisable au décollage augmentée, lorsqu'il y a un prolongement dégagé, de la longueur de celui-ci que l'exploitant de l'aérodrome déclare utilisable ;

TORA *ou* ***distance de roulage utilisable au décollage :*** Longueur de piste que l'exploitant de l'aérodrome déclare utilisable et adéquate pour le roulage au sol d'un avion au décollage ;

Travail aérien : Service aérien commercial, autre qu'un service de transport aérien ou un service d'entraînement en vol ;

Travaux élémentaires : Tâches qui sont énoncées comme travaux élémentaires dans les *Normes relatives à l'équipement et à la maintenance des aéronefs*.

Turbulence légère : Turbulence qui produit momentanément des changements d'altitude ou d'assiette faibles et irréguliers ou turbulence qui produit des secousses faibles, rapides et assez régulières sans entraîner de changements importants d'altitude ou d'assiette ;

Type : S'entend :

(i) en ce qui concerne la délivrance des licences du personnel, d'une marque et d'un modèle de base particuliers d'aéronefs, y compris les modifications qui y sont apportées et qui n'en changent pas la manœuvrabilité ou les caractéristiques de vol ;

(ii) en ce qui concerne la certification d'aéronefs, la classification d'aéronefs dont les caractéristiques de conception sont similaires ;

UHF : Ultra haute fréquence ;

Unité ATC *ou* ***unité de contrôle de la circulation aérienne :*** Selon le cas :

(i) un centre de contrôle régional qui fournit le service de contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs IFR ;

(ii) une unité de contrôle terminal qui fournit le service du contrôle de la circulation aérienne aux aéronefs IFR qui sont utilisés dans une région de contrôle terminal ;

(iii) une tour de contrôle de la circulation aérienne qui fournit, à un aérodrome donné, le service du contrôle de la circulation aérienne ;

Unité de formation au pilotage : S'entend :

(i) dans le cas d'un avion ou d'un hélicoptère, du titulaire d'un certificat d'exploitation d'unité de formation au pilotage ;

(ii) dans le cas d'un planeur, d'un ballon, d'un autogire ou d'un avion ultraléger, d'un club, d'une école ou de tout autre organisme qui dispense l'entraînement en vol.

UTC : Temps universel coordonné ;

Utilisateur : Dans le cas d'un aéronef, la personne qui a la possession de l'aéronef, notamment à titre de propriétaire ou de locataire ;

Véhicule aérien non habité : Aéronef entraîné par moteur, autre qu'un modèle réduit d'aéronef, conçu pour effectuer des vols sans intervention humaine à bord ;

VFR : Règles de vol à vue ;

VFR OTT : VFR au-dessus de la couche ;

VHF : Très haute fréquence ;

Visibilité au sol : S'entend, dans le cas d'un aérodrome, de la visibilité à cet aérodrome communiquée dans une observation météorologique, selon le cas :

(i) par une unité de contrôle de la circulation aérienne ;

(ii) par une station d'information de vol ;

(iii) par une station radio d'aérodrome communautaire ;

(iv) par un AWOS utilisé par le ministère des Transports, le ministère de la Défense nationale ou les Services chargés de l'environnement atmosphérique dans le but d'effectuer des observations météorologiques pour l'aviation ;

(v) par une station radio au sol exploitée par un exploitant aérien (*ground visibility*) ;

visibilité en vol : Visibilité vers l'avant à partir du poste de pilotage d'un aéronef en vol ;

VMC** ou **conditions météorologiques de vol à vue : Conditions météorologiques, exprimées en fonction de la visibilité et de la distance par rapport aux nuages ;

Voie aérienne : Espace aérien situé dans les limites ou le long des routes précisées dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, dans lequel le service du contrôle de la circulation aérienne est assuré ;

Vol IFR : Vol effectué selon les règles de vol aux instruments ;

Vol VFR - Vol effectué selon les règles de vol à vue ;

Vol VFR spécial : Vol VFR autorisé par une unité de contrôle de la circulation aérienne et qui est effectué à l'intérieur d'une zone de contrôle en VMC ;

Zone dangereuse : Espace aérien de dimensions fixes, précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés*, à l'intérieur duquel des activités présentant un danger pour les aéronefs en vol pourraient avoir lieu aux périodes indiquées dans ce manuel ;

Zone de contrôle : Espace aérien contrôlé précisé comme tel dans le *Manuel des espaces aériens désignés* qui, sauf indication contraire de ce manuel, s'étend verticalement vers le haut à partir de la surface de la terre jusqu'à 3 000 pieds AGL inclusivement ;

Zone de travail aérien : Zone délimitée dans le plan de zone de travail à l'intérieur de laquelle un travail aérien est effectué et qui est située au-dessus d'une zone bâtie d'une ville ou d'un village ou au-dessus d'une zone où des personnes sont susceptibles de se rassembler ou dans une zone adjacente à celle-ci ;

Zone MF : Zone de dimensions précises comprenant la surface et l'espace aérien qui sont situés dans le voisinage d'un aérodrome non contrôlé et :

(i) pour laquelle une fréquence obligatoire a été assignée ;

(ii) à l'égard de laquelle des procédures de compte rendu spécifiques sont applicables ;

(iii) qui est précisée comme zone MF.

0.1 INTRODUCTION AU RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DE L'AVIATION CIVILE DU GABON

0.1.1 Dispositions générales

Le Gabon est signataire de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale adoptée à Chicago le 7 décembre 1944.

Aux termes des stipulations de ladite Convention, tout Etat contractant a l'obligation de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

Pour s'acquitter de ses responsabilités, l'Etat contractant est tenu notamment :

(1) d'édicter une loi fondamentale prévoyant la formulation et la promulgation de règlements nationaux de l'aviation civile fondés sur les dispositions des annexes à la Convention de Chicago ;

(2) de créer une entité nationale en charge de l'aviation civile investie des pouvoirs nécessaires pour veiller à la diffusion et à l'application de ces règlements.

Conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI, aux dispositions du Code de l'Aviation Civile de la CEMAC, à la Loi n°023/2016 du 29 décembre 2016, portant Code de l'Aviation Civile, et à celles de la Loi n°005/2008 du 11 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), le Gabon a désigné une entité chargée de l'exécution de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile.

De même, au titre des articles 37 et 38 de la Convention de Chicago, la République Gabonaise a accepté souverainement de se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'OACI contenues dans les annexes à la Convention et traitant des sujets allant des licences du personnel (annexe 1) à la gestion de la sécurité (annexe 19).

A cette fin, la Loi portant création de l'ANAC confère à cette dernière, entre autres tâches, l'élaboration, le suivi et l'application de la réglementation de l'aviation civile fondée sur les normes et pratiques recommandées de l'OACI.

Ainsi, le Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG, est un outil indispensable dans l'exécution des responsabilités du Gabon en matière de supervision de la sécurité de l'aviation civile.

En définitive, le RAG matérialise l'incorporation ou la transposition des normes OACI et constitue des exigences réglementaires minimales pour la communauté aéronautique exploitant sur le territoire national.

Lorsque le RAG dépasse les exigences d'une annexe spécifique de l'OACI, ou concerne un domaine non encore couvert par une annexe de l'OACI, celui-ci trouve son fondement sur les dispositions appropriées issues de la législation nationale ou des normes communautaires (exemple CEMAC, CEEAC, etc.).

0.1.2 Description du Règlement Aéronautique Gabonais (RAG)

Le Règlement Aéronautique Gabonais (RAG) regroupe toutes les dispositions réglementaires, pour superviser l'exploitation aérienne au Gabon, en application des dispositions de la Convention de Chicago et de ses Annexes. Il reprend au niveau national les normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile internationale (OACI), et en définit le cadre et les modalités d'application. Le Directeur général de l'ANAC a la responsabilité d'en assurer la gestion technique et la charge du suivi de sa conformité continue aux dispositions de l'OACI.

Le RAG est constitué de dix (**10**) parties.

0.1.3 Domaine d'application

Le RAG contient des spécifications sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est nécessaire à la sécurité et à la régularité de l'aviation civile en République Gabonaise. Le personnel aéronautique, les exploitants d'aéronefs, les organismes de maintenance des aéronefs, les exploitants d'aérodromes, les fournisseurs des services de la navigation aérienne et les fournisseurs des services d'assistance en escale doivent se conformer auxdites spécifications.

Ces règlements techniques sont adoptés et publiés par l'ANAC.

Les opérateurs aériens étrangers menant une exploitation de transport aérien commercial vers, au départ, ou à l'intérieur du Gabon, sont régis par les dispositions des spécifications d'exploitation établies par l'ANAC à cet effet, et des dispositions spécifiques du RAG.

Le RAG n'est pas applicable aux aéronefs militaires, de douane, de police ou considérés comme tel en République Gabonaise ; aux aéronefs de même type d'un pays autre que le Gabon, dans la mesure où le Ministère de la Défense Nationale exempte ceux-ci de l'application du règlement.

Toutefois, les normes et les pratiques recommandées relatives aux services de navigation aérienne tirées des annexes à la Convention de Chicago et incorporées dans le RAG, s'imposent à tout aéronef civil ou d'Etat évoluant dans l'espace aérien où les services de la circulation aérienne sont assurés.

Les aéronefs évoluant en CAM et en CAG dans l'espace aérien de la République Gabonaise sont placés sous la responsabilité de l'organisme en charge du contrôle de la circulation aérienne en République Gabonaise.

0.1.4 Présentation et règles de rédaction des parties du RAG

0.1.4.1 Présentation du règlement

0.4.1.1 Liste et titres

RAG 0	**Généralités**		
RAG 2	**Facilitation**		Annexe 9
RAG 3	**Licences du personnel**		Annexe 1
RAG 4	**Exploitation technique des aéronefs**		
	RAG 4.1	Transport aérien public - Avion	Annexe 6 Partie 1
	RAG 4.2	Aviation générale	Annexe 6 Partie 2
	RAG 4.3	Transport aérien public - Hélicoptère	Annexe 6 Partie 3
	RAG 4.4	Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses	Annexe 18
RAG 5	**Navigabilité des aéronefs**		
	RAG 5.1	Immatriculation des aéronefs	Annexe 7
	RAG 5.2	Certificat de navigabilité des aéronefs (RAG CDN)	Annexe 8
	RAG 5.3	Agrément des ateliers d'entretien (RAG 145)	Annexe 6 et 8
	RAG 5.4	Organisme de conception et de fabrication des aéronefs, de produits et d'équipements d'aéronefs	Annexe 8 réservé
	RAG 5.5	Protection de l'environnement– Bruit des aéronefs	Annexe 16, vol 1
RAG 6	**Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation**		Annexe 13
RAG 7	**Services de navigation aérienne**		
	RAG 7.0	Exigences communes	
	RAG 7.1	Règles de l'air	Annexe 2
	RAG 7.2	Services de la circulation aérienne	Annexe 11

RAG 7.2.1	PANS- ATM	
RAG 7.2.2	PANS- OPS	
RAG 7.3	Services de l'information aéronautique	Annexe 15
RAG 7.4	Unités de mesures à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol	Annexe 5
RAG 7.5	Assistance météorologique à la navigation aérienne	Annexe 3
RAG 7.6	Cartes aéronautiques	Annexe 4
RAG 7.7	Recherches et sauvetage	Annexe 12
RAG 7.8	Télécommunications aéronautiques	Annexe 10

RAG 8 Aérodromes

RAG 8.1	Conception et exploitation technique des aérodromes	Annexe 14, vol 1
RAG 8.2	Conception et exploitation technique des hélistations	Annexe 14, vol 2
RAG 8.3	Protection de l'environnement – Emission des moteurs	Annexe 16, vol 2 et 3

RAG 9 Système de gestion de la sécurité

0.1.4.2 Structuration des RAG

0.1.4.2.1 Numérotation des parties du RAG

Chaque partie du RAG porte un numéro correspondant à un domaine d'audit de l'OACI :

Exemple RAG 5 – Navigabilité des aéronefs (AIR)
RAG 7 – Services de navigation aérienne (ANS)

0.1.4.2.2 Subdivision des RAG

Chaque partie du RAG peut-être subdivisée en volumes correspondant chacun à un sous domaines de l'aviation civile :

Exemple RAG 7.1 : Règles de l'air
RAG 4.4 : Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

0.1.4.2.3 Contenu

Chaque RAG comprend dans l'ordre, éventuellement :

(1) Une page de couverture ;

(2) Une page de garde ;

(3) Une page de validation ;

(4) Une page d'inscription des amendements et des rectificatifs ;

(5) L'historique des amendements ;

(6) Une liste des références ;

(7) Une table des matières ;

(8) Les abréviations et symboles

(9) Les chapitres concernés ;

(10) Les appendices ;

(11) Les suppléments.

0.1.4.3 Règles de rédaction des partie du RAG

La page de couverture (voir modèles en annexes 0.1.8 et 0.1.9) doit avoir les caractéristiques suivantes :

- La taille des armoiries de la République Gabonaise, centrées en haut de la page, est au minimum de quatre (4) centimètres de largeur et trois (3) centimètres de hauteur ;
- Les mots « République Gabonaise » sont en caractères majuscules « Arial black 28 » ;
- Les mots « Règlement aéronautique gabonais » suivis du n° du règlement sont en caractères « Arial 20 » ;
- La police du titre du RAG est « arial », taille 20 à 36, blanc sur fond bleu.
- Lorsque le RAG comporte plusieurs volumes ou parties, le titre de chaque volume est en minuscules, taille 20 à 36 ;
- La boîte de texte du titre RAG a au minimum, une hauteur de 8 cm et une largeur de 17 cm, et est centrée par rapports aux marges ;
- En dessous de la boîte figurent le quantième de l'édition, le logo de l'ANAC et ses adresses ainsi que le mois (en lettre) et l'année de publication ;
- La taille du logo de l'ANAC est de deux (2) centimètres de large et 1 ,23 centimètre de hauteur ;
- Les adresses de l'ANAC sont en dessous du logo ;

La page de garde a les mêmes informations que la page de couverture mais en noir et blanc.

Chaque RAG comprend plusieurs chapitres. Les chapitres sont subdivisés en sous-chapitres, sections et paragraphes.

Le chapitre traite d'un aspect spécifique du sujet du RAG concerné. Il porte, sauf indication contraire approuvée par la commission, la même numérotation que l'Annexe de l'OACI précédée du numéro du RAG.

Exemple : RAG 4.3- Transport aérien public - Hélicoptère

Les titres et numéros de chapitre sont en caractères de type « candara – 14 ».

Chaque chapitre commence sur une nouvelle page.

Le sous-chapitre traite d'un élément constituant une subdivision à l'intérieur d'un chapitre. Le sous chapitre porte un numéro comprenant le numéro du chapitre, suivi du numéro séquentiel du sous chapitre.

Les chiffres du numéro du sous chapitre sont séparés par un point.

Exemple : 9.6.3 – correspond au 3ème sous-chapitre du chapitre 6 du RAG 9.

Les titres et numéros de sous-chapitres sont en caractères de type « candara 12 ».

Les sous-chapitres sont composés de sections et de paragraphes.

La section est la subdivision directe du sous-chapitre. Elle porte un numéro comprenant le numéro du sous-chapitre, suivi du numéro séquentiel de la section.

Les chiffres du numéro de la section sont séparés par un point.

La section correspond généralement à une norme sur un thème précis, ou un ensemble de normes concernant les différents aspects d'un thème précis.

Selon la complexité du sujet traité, la section peut être subdivisée en paragraphes dont le numéro comprend le numéro de la section et le numéro d'ordre du paraphe. Les chiffres du numéro de paragraphe sont séparés par un point.

Dans les cas où le chapitre ne comporte pas de subdivisions en sous-chapitres, le chiffre 1 indiquant le sous chapitre est maintenu à la place du numéro du sous chapitre.

Le texte des chapitres, sous chapitres, sections, paragraphes et sous paragraphe du RAG sont de type « candara 10 ».

L'espace de l'interligne du texte des chapitres est « simple ».

Les marges de pages sont ainsi définies :

Page en format portrait :

Haut : 1,7 cm

Bas : 1,7 cm

Gauche : 2,5 cm

Droite 1,5 cm

Page en format paysage :

Haut : 2,5 cm

Bas : 1,5 cm

Gauche : 1,7 cm

Droite : 1,7 cm

Chaque page comprend un entête et un pied de page.

L'entête de page comprend :

(i) Le numéro du RAG concerné et éventuellement le numéro du volume ;

(ii) Le titre du RAG et éventuellement le titre du volume ;

(iii) Le logo et le nom ANAC ;

(iv) Le numéro de la page précédé du numéro du chapitre concerné ;

(v) Le numéro de l'édition du document ;

(vi) La date d'édition du document.

Le pied de page comprend :

(i) Le numéro de l'amendement ;

(ii) La date de l'amendement ;

La marge de pied de page est définie ainsi qu'il suit.

En format portrait, les marges de l'entête/pied de page sont ainsi définies :

L'entête – Haut : 1,7 cm

Pied de page – Bas : 1,7 cm

En format paysage, les marges de l'entête/pied de page sont ainsi définies :

L'entête – Haut : 2,5 cm

Pied de page – Bas : 1 cm

Chaque page des RAG comprend un entête se présentant de la manière suivante :

	RAG 0 - GENERALITES.DOCX	Chapitre	0
		Page :	31/92
		Edition :	01
		Date :	janvier

0.1.5 Transposition des éléments des annexes

0.1.5.1 Les normes

Les normes sont transposées dans le RAG, dans la mesure du possible, tel qu'elles figurent dans l'annexe. Toute différence entre une disposition du RAG et celle d'une norme fait l'objet d'une proposition de notification de différence.

0.1.5.2 Les pratiques recommandées

Les pratiques recommandées sont transposées dans le RAG, dans la mesure du possible. Lorsqu'une pratique recommandée n'est pas transposée dans un projet de RAG, la raison doit faire l'objet d'une note d'explication.

0.1.5.3 Les définitions

Les définitions figurant dans les annexes sont transcrites dans le RAG correspondant et en font partie.

Les définitions n'ont pas un caractère indépendant, elles font partie des dispositions du RAG où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

0.1.5.4 Les notes

Les notes insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ou pratiques recommandées, sont transposées dans le RAG, après analyse de leur utilité, mais ne font pas partie de la disposition concernée.

0.1.5.5 Les tableaux et les figures

Les tableaux et figures qui complètent ou illustrent une norme ou une pratique recommandée et auxquels renvoie le texte de la disposition sont reproduits, dans la mesure du possible dans les RAG.

Ils en font partie intégrante et ont le même caractère que la disposition du RAG qu'ils accompagnent.

0.1.5.6 Les appendices

Les appendices font partie du règlement et doivent être transposés dans le RAG et sont disposés sous la même forme qu'ils apparaissent dans les annexes.

0.1.5.7 Les suppléments

Les suppléments contenant des dispositions complémentaires à celles des normes et pratiques recommandées, ou de dispositions relatives à la mise en application sont transposés dans les RAG.

0.1.5.8 Terminologie

La norme : Cette notion correspond à toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne

internationale et à laquelle les exploitants sont tenus de se conformer. Les règles au niveau des RAG sont établies en application stricte des dispositions de la Convention de Chicago et de ses Annexes.

Toute différence à ce niveau entre le RAG et les normes et pratiques recommandées de l'OACI fait l'objet d'une notification adressée par l'ANAC à l'OACI.

Pratique Recommandée : On entend ici toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale. Lorsque de telles Recommandations sont reconduites au niveau des RAG, tous les exploitants doivent s'y conformer.

Les Définitions : Il s'agit des définitions des termes dans les normes et pratiques recommandées qui ne sont pas explicites en ce sens qu'ils n'ont pas la signification acceptée du dictionnaire. Une définition n'a pas de statut indépendant, elle constitue une partie essentielle de chaque SARP dans laquelle le terme est utilisé, car un changement de sens du terme aurait une incidence sur la spécification. Par conséquent, les différences avec les définitions doivent être notifiées. Une fois une différence avec une définition a été notifiée, les différences par rapport aux SARP utilisant cette définition devraient être aussi notifiées. Par conséquent, l'attention est attirée sur les possibles conséquences importantes du fait de décider d'adopter une définition différente de celle de l'Annexe.

Les appendices : Les appendices contiennent des éléments qui ont été regroupés séparément par commodité, mais qui font partie des SARP's adoptées par le Conseil. Les appendices et suppléments qui sont contenus dans les annexes à la Convention, contiennent des dispositions transformées en procédures d'application (PA), ou jointes aux règlements et/ou sont simplement cités en référence et font partie intégrante des règlements.

Tableaux et figures : Les tableaux et figures qui complètent ou illustrent une SARP et qui sont mentionnés dans une annexe, font partie de la SARP associée et ont le même statut. La notification des différences est donc applicable aux tableaux et figures.

0.1.6 Administration et gestion du RAG

0.1.6.1 Responsabilités de l'exploitant

Chaque exploitant est responsable de l'état d'effectivité de la documentation technique qu'il utilise, et de la documentation mise à sa disposition par l'ANAC. Il en assure la mise à jour et le suivi de l'effectivité par rapport aux publications de l'ANAC.

Tout détenteur de certificat ou de permis d'exploitant aéronautique délivré au titre du RAG, doit disposer d'au moins un exemplaire de ce Règlement à jour de tous les amendements et révisions publiés par l'ANAC, et mettre à la disposition de son personnel ce Règlement à jour suivant un système interne propre à son exploitation.

0.1.6.2 Responsabilités de l'ANAC

Les dispositions de l'article 37 de la Convention de Chicago précisent que « *Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne* ».

En prévision des difficultés que certains Etats pourraient rencontrer à se conformer, ces mêmes dispositions stipulent à l'article 38 de la Convention de Chicago que : « *Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale*

amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différentes sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. »

L'ANAC qui est l'organe créé par la République Gabonaise et mandaté par elle pour veiller à l'application de ces dispositions se doit donc :

Par rapport à l'OACI ;

(1) de veiller à ce que toutes les normes, mesures, procédures et recommandations, ainsi que les modifications courantes à ces dispositions soient étudiées, répertoriées par ses propres services et intégrées de façon appropriée dans le RAG ;

(2) de s'assurer que toutes les disparités, résultant d'écarts volontaires retenus et assumés par l'ANAC au nom de la République Gabonaise, fassent l'objet de notifications à l'Organisation Internationale prévues à l'article 38 de la Convention de Chicago.

Par rapport aux exploitants sous sa surveillance ;

(1) de tenir à jour un fichier de tous les détenteurs de ce Règlement avec les adresses des destinataires du courrier concernant les informations techniques ;

(2) d'assurer le service de diffusion des amendements et modifications des Règlements, à tous les détenteurs de ces Règlements ;

(3) d'assurer un suivi des retours d'information des exploitants sur la prise en compte de ces modifications ;

(4) d'exercer un contrôle, lors des inspections sur le terrain, que les Règlements et les documents associés en usage sont réellement à jour.

0.1.7 Modèle de page de couverture

REPUBLIQUE GABONAISE

Règlement aéronautique gabonais N°7

Services de navigation aérienne

Règles de l'air

(RAG 7.1)

1ère édition

mai 2016

Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) - BP 2212 - Libreville / Gabon
Bureaux : Zone aéroportuaire - Rond-Point Jardins de Jade
Tél. : +241 (0)1 44 54 00 - Fax: + 241 (0)1 44 54 01 - E-Mail: contact@anac-gabon.com

0.1.8 Modèle de page de garde

REPUBLIQUE GABONAISE

Règlement aéronautique gabonais N° 0

GENERALITES

(RAG 0)

1ère édition

novembre 2016

Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) - BP 2212 - Libreville / Gabon
Bureaux : Zone aéroportuaire - Rond-Point Jardins de Jade
Tél. : +241 (0)1 44 54 00 - Fax: + 241 (0)1 44 54 01 - E-Mail: contact@anac-gabon.com

0.1.9 Modèle de page d'inscription des amendements et des rectificatifs

AMENDEMENTS				MISE A JOUR			
N°	Applicable le	Inscrit le	par	N°	Date de publication	Inscrit le	par
1-38	Incorporés dans la présente édition						
39	23/11/06	-	OACI				
40	22/11/07	-	OACI				
41	20/11/08	-	OACI				

0.1.10 Modèle de page d'Historique des amendements

Amendement	Origine	Objet	Dates : - Adoption - Entrée en vigueur - application
1ère édition	Décision n°065/2016/ANAC/DG/DJ portant adoption du RAG 6	Création du document	- 24/11/2016 - 24/11/2016 - 24/11/2016
2ème édition	Décision n°089/2017/ANAC/DG/DJ portant adoption de la 2ème edition du RAG 6 suite à l'amendement 15 de l'Annexe 13	Création du document	- 24/07/2017 - 24/11/2017 - 24/11/2017

0.2 ÉLABORATION, ADOPTION, AMENDEMENT DES RAG ET DES DOCUMENTS ASSOCIES

L'harmonisation des règlements et procédures est rendue possible par l'existence de normes universellement acceptées, connues sous le nom de normes et pratiques recommandées (SARP's), élaborées par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI). Les SARP's concernent tous les aspects techniques et opérationnels de l'aviation civile internationale.

Chaque Etat a la responsabilité d'élaborer un cadre législatif et réglementaire conforme aux Normes et Pratiques Recommandées (SARP's) de l'OACI.

À cet effet, le Ministre en charge de l'aviation civile a adopté le 10 août 2016, le nouveau Règlement Aéronautique Gabonais (RAG), par Arrêté n°00401/MT/ANAC. Son élaboration, son adoption et son amendement échoient à l'ANAC par Arrêté n°00042/MTL/ANAC du 30 mai 2017, portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, sur le fondement de l'article 8 de la Loi n°023/2016 portant Code de l'Aviation Civile.

Au Gabon l'élaboration et la modernisation du cadre législatif et réglementaire incombent à l'ANAC dont la mission est de veiller au développement sûr, efficace et ordonné de l'aviation civile.

Dans la phase d'élaboration ou d'amendement du Règlement Aéronautique Gabonais (RAG) et documents associés, la Direction en charge de la réglementation de l'ANAC peut être assistée d'un groupe de travail spécialisé créée par décision du Directeur général de l'ANAC.

La mission de ce groupe de travail spécialisé dont les membres sont désignés suivants le domaine d'activité, est de favoriser des consultations multiples, et une vaste participation des administrations concernées ainsi que de l'industrie aéronautique afin d'aboutir à un consensus fondé sur la logique et l'expérience, sans altérer la nécessaire conformité des textes nationaux aux normes et pratiques recommandées internationales.

0.2.1 Documents associés aux règlements

- Éléments indicatifs sous plusieurs formes ayant pour buts de compléter les règlements et d'en faciliter la mise en œuvre ;
- Manuels fournissant des informations qui complètent ou développent les règlements techniques et qui sont expressément conçus pour en faciliter la mise en œuvre ;
- Circulaires contenant des informations spécialisées ;
- Procédures qui comprennent des pratiques d'exploitation ;
- Programme de sécurité de l'aviation civile ;
- Programme national de sûreté de l'aviation civile ;
- Programme national de facilitation de l'aviation civile ;
- Programme national de contrôle qualité de la sûreté de l'aviation civile ;
- Programme national de formation en sûreté de l'aviation civile.

Les instructions, les circulaires et les manuels sont actualisés périodiquement pour tenir compte de l'évolution réglementaire.

0.2.2 Sources et déclenchement de l'élaboration ou de l'amendement

0.2.2.1 Sources de l'élaboration ou de l'amendement

Le processus d'élaboration ou d'amendement du RAG commence par la présentation d'une proposition par la Direction en charge de la réglementation, les Directions opérationnelles de l'ANAC ou toutes personnes physiques ou morales de l'industrie, suite :

- à l'adoption d'une nouvelle annexe ou à l'amendement d'une annexe existante de l'OACI ;
- à des défaillances ou manquements constatés au cours de la mise en œuvre ou à un changement majeur affectant la sécurité de l'aviation civile ;
- aux résultats des analyses de risques de sécurité et de sûreté effectuée par l'ANAC ou toute autre organisation nationale, régionale ou internationale de l'aviation civile ;
- aux recommandations des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile ;
- aux recommandations des audits internes et externes (sécurité, sûreté, environnement et qualité, etc.) ;
- à l'adoption d'une convention dont l'application pourrait conduire à la modification de la politique du Gouvernement en matière d'aviation civile ;
- à l'observation motivée de proposition d'élaboration ou d'amendement émanant de l'industrie ;
- aux progrès scientifiques et technologiques et à la satisfaction de la protection et de la surveillance de l'environnement.

Toute proposition d'élaboration ou d'amendement d'un règlement est formulée suivant les termes de références permettant de statuer sur l'opportunité d'élaborer ou d'amender la réglementation.

0.2.2.2 Déclenchement de l'élaboration ou de l'amendement

L'élaboration ou l'amendement des règlements se fait suivant un programme de revue réglementaire coordonné par la Direction en charge de la réglementation.

Toutefois, en fonction des nécessités, le processus d'élaboration ou d'amendement peut être déclenché à tout moment.

La proposition d'élaboration ou d'amendement des règlements est transmise au directeur en charge de la réglementation qui soumet au Directeur général, en cas de nécessité d'un travail technique, un projet de décision de mise en place d'un groupe de travail spécialisé.

A défaut, le directeur en charge de la réglementation soumet immédiatement au Directeur général un projet de décision d'adoption du RAG ou de l'amendement.

Lorsqu'il est institué, le groupe de travail spécialisé est composé :

- des experts techniques et juristes de l'ANAC ;
- des experts techniques de l'industrie aéronautique ou des administrations concernées, suivant les cas.

La Direction en charge de la réglementation coordonne les travaux du groupe de travail.

Le groupe de travail est notamment chargé de :

- analyser les termes de références de la proposition d'élaboration ou d'amendement du règlement ;
- affiner l'élaboration technique du projet de texte qui lui est soumis ;

– vérifier la forme juridique définitive à donner au projet de texte à soumettre.

Le processus d'élaboration, d'adoption, d'amendement, des règlements et des documents associés est contenu dans le Manuel des Procédures Générales (MPG).

0.3 AMENDEMENT DE LA LEGISLATION AERONAUTIQUE DE BASE ET DES REGLEMENTS

0.3.1 Objet

Le présent chapitre détermine les sources et les acteurs intervenants dans le processus de révision de la législation aéronautique de base, notamment la loi relative à l'aviation civile et les règlements pris pour son application.

0.3.2 Déclenchement et sources de l'amendement de la loi primaire

0.3.2.1 Proposition d'amendement

L'amendement de la loi et des règlements commence par la présentation d'une proposition par la Direction en charge de la réglementation, assurant la veille juridique, les directions techniques de l'ANAC, le Gouvernement ou toutes personnes physiques ou morales de l'industrie, suite :

- à l'adoption d'une nouvelle annexe ou à l'amendement d'une annexe existante de l'OACI ;
- à des défaillances ou manquements constatés au cours de la mise en œuvre ou à un changement majeur affectant la sécurité de l'aviation civile ;
- aux résultats des analyses de risques de sécurité et de sûreté effectuées par l'autorité ou toute autre organisation régionale ou internationale de l'aviation civile ;
- aux recommandations des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile ;
- à l'adoption d'une convention dont l'application pourrait conduire à la modification de la politique du Gouvernement en matière d'aviation civile ;
- à l'observation motivée d'amendement émanant de l'industrie ;
- aux progrès scientifiques et technologiques et à la satisfaction de la protection et de la surveillance de l'environnement.

0.3.2.2 Termes de références pour la révision de la loi ou des règlements

La révision de la législation aéronautique de base ou des règlements prend en compte les éléments suivants :

- les normes et pratiques recommandées de l'OACI ;
- s'il y a lieu, les objectifs d'harmonisation avec d'autres autorités de l'aviation civile et organisations internationales conformément aux règlements régionaux et/ou communautaire ;
- les conclusions et les recommandations pertinentes établies suite aux enquêtes sur les accidents et incidents graves ;
- la compatibilité avec les règles existantes ;
- les meilleures pratiques en matière de sécurité aérienne et exigences environnementales;
- les développements scientifiques et technologiques, et
- l'impact de la réglementation des règles en cours d'élaboration (étude de sécurité).

Les termes de référence doivent indiquer le domaine de l'aviation civil auquel l'amendement est liée (AIR/ OPS/PEL/ANS/AVSEC/ AGA/LEG/ORG).

0.3.3.2 Evaluation de la proposition

Les termes de référence sont d'abord analysés à la Direction en charge de la réglementation qui statue sur l'opportunité d'amender la loi ou le règlement.

L'amendement de la loi ou du règlement commence seulement si les termes de références sont acceptés par la Direction en charge de la réglementation.

0.3.3.3 Elaboration du projet de texte

Pour l'élaboration du projet de texte, la Direction en charge de la réglementation peut faire appel à des personnes provenant des Directions techniques de l'ANAC (AVSEC, AGA, PEL, OPS, AIR, ANS, LEG), ou à toutes personnes physiques ou morales de l'industrie.

Le projet de texte amendé est présenté au Directeur général pour adoption accompagné d'une note d'exposé des motifs.

Le Directeur général transmet le projet de révision ainsi que l'exposé des motifs au ministre en charge de l'aviation civile.

L'adoption, la promulgation, la publication et l'entrée en vigueur des textes législatifs et réglementaires élaborés ou amendés se fait conformément aux dispositions du décret n°937/PR/MESRITRIC du 06 octobre 2000, réglementant les procédures d'élaboration, d'adoption, de promulgation et de publication des textes législatifs et réglementaires.

0.4 IDENTIFICATION, CLASSIFICATION ET NOTIFICATION DES DIFFERENCES A L'OACI

0.4.1 Objet

En application de l'article 38 de la Convention de Chicago, la République Gabonaise doit, le cas échéant, faire connaître à l'OACI qu'il ne peut se conformer à toutes les normes et procédures internationales établies, et s'il prend une décision différente des normes internationales, de notifier cette différence à l'OACI.

Les différences sont publiées par l'OACI dans un supplément aux Annexes à la Convention de Chicago, et les différences majeures sont publiées dans l'AIP du Gabon édité par l'ASECNA.

La notification des différences vise à améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne en portant à la connaissance des services intéressés, officiels ou privés, y compris ceux des exploitants et des prestataires de services, dont l'activité a trait à l'aviation civile, tous les règlements et usages nationaux qui s'écartent des normes établies par l'OACI.

Bien que la notification des différences par rapport aux pratiques recommandées ne soit pas exigée en vertu de l'article 38 de la Convention, l'ANAC notifie à l'OACI les différences entre les règlements et usages nationaux et toute pratique recommandée.

Le processus d'identification, de classification et de notification des différences à l'OACI est contenu dans le manuel des procédures générales (MPG).

0.5 DÉLIVRANCE DE DÉROGATION OU D'EXEMPTION EN MATIÈRE D'AVIATION CIVILE

0.5.1 Objectif

L'objectif du présent chapitre est de définir les principes et les critères sur lesquels l'ANAC se base pour accorder des dérogations/exemptions aux exigences réglementaires et pour s'assurer que le processus de délivrance des dérogations/exemptions est équitable pour tous les demandeurs, tout en veillant à ce que l'intérêt public et la sécurité soient toujours garantis.

0.5.2 Étendue des obligations de l'ANAC en matière de dérogation/exemption

L'ANAC s'engage à mettre en œuvre, sur tout le territoire de la République Gabonaise, les normes et procédures relatives au traitement uniforme des demandes de dérogations/exemptions ainsi qu'un cadre pour élaborer les critères d'acceptation ou de rejet des demandes de dérogations/exemptions aux exigences réglementaires.

0.5.3 Applicabilité

Les exigences en matière de délivrance des dérogations ou des exemptions sont applicables à tous les domaines de l'aviation civile pour lesquels une dérogation ou une exemption pourrait être accordée, ainsi qu'à l'ensemble des acteurs qui interviennent dans ce processus de délivrance des dérogations ou des exemptions. Les domaines concernés sont notamment :

- les services de la navigation aérienne ;
- les licences du personnel aéronautique
- la navigabilité des aéronefs ;
- les opérations aériennes ;
- les aérodromes.

0.5.4 Définitions

Dérogation : Autorisation autre qu'une approbation, accordée par l'autorité de l'Aviation Civile à titre exceptionnel et provisoire, à une personne pour agir en dehors des limites réglementaires tout en maintenant le niveau de sécurité aérienne prévu par la réglementation à laquelle la dérogation s'applique.

Exemption : Disposition prise par l'autorité compétente par laquelle une situation donnée est exclue du champ d'application d'un texte conventionnel, légal ou réglementaire.

En règle générale, la conformité aux règlements régissant l'aviation civile ne sera pas exigée dans les deux cas suivants :

a) **Dérogation fondée sur un règlement et ses critères (autorisation) :**

Le règlement prévoit ce premier type de dérogation lorsqu'on utilise une expression comme « sauf autorisation de l'autorité de l'Aviation Civile » et qu'on précise ensuite les critères sur lesquels l'autorisation sera fondée. Si ces critères constituent un guide complet pour l'octroi d'une dérogation, la personne investie des pouvoirs délégués par le Directeur général peut accorder une dérogation lorsque tous les critères ont été satisfaits. Étant donné que ces conditions sont stipulées dans le règlement, le public visé saura qu'une dérogation sera accordée selon ces critères sans aucune discrimination.

b) Dérogation par décision ministérielle en vertu de l'article 7 de la Loi n°023/2016 du 29 décembre 2016 portant Code de l'Aviation Civile

Lorsqu'il n'existe aucune disposition réglementaire quant aux dérogations, on peut se prévaloir de l'Article 7 de la Loi n°023/2016 du 29 décembre 2016 portant Code de l'Aviation Civile. Le Code autorise le ministre chargé de l'aviation civile à accorder des dérogations à la Loi ou aux règlements connexes, aux conditions qu'il juge à propos.

Les dérogations seront accordées en vertu de l'Article 7 du Code de l'Aviation Civile uniquement dans des circonstances imprévues qui ne se représenteront vraisemblablement pas ou lorsque le règlement est en cours de modification pour tenir compte de certaines situations.

Article 7 : « *Outre les attributions visées à l'article 6 ci-dessus, l'Autorité Aéronautique peut, après avis de l'Autorité de l'Aviation Civile, accorder des dérogations au bénéfice de toute personne, aérodrome, aéronef ou installation de la navigation aérienne, en ce qui concerne l'application des dispositions de la présente loi, à condition que cette dérogation soit dans l'intérêt public et n'affecte pas la sécurité ou la sûreté aérienne.* »

Le Directeur général de l'ANAC est investi, par le ministre, du pouvoir de délivrer de telles dérogations en vertu de l'arrêté n°00042/MTL/ANAC du 30 mai 2017, portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

(a) **Intérêt public**—Le concept d'intérêt public n'a pas de signification fixe en droit et sa portée peut être étendue ou restreinte selon les circonstances. Il est clair, cependant, que la simple protection d'un « intérêt public » ne suffit pas. On doit considérer l'incidence qu'aura la dérogation sur d'autres membres ou segments de la collectivité réglementée, ainsi que sur le grand public.

(b) **Sécurité aérienne**— La dérogation accordée en vertu de l'article 7 du Code de l'Aviation Civile doit permettre de maintenir, selon toute probabilité, le niveau de sécurité aérienne que prévoit le règlement auquel la dérogation s'applique.

(c) **Analyse à deux volets**—L'évaluation d'une demande de dérogation comprend deux volets :

a) La dérogation est-elle dans l'intérêt public ?

b) La sécurité aérienne sera-t-elle préservée ?

Chaque question doit être traitée individuellement par les services compétents de l'ANAC. En d'autres termes, les résultats de l'évaluation doivent démontrer que la dérogation est dans l'intérêt public et qu'elle ne compromettra pas la sécurité aérienne.

Dans la plupart des cas, seules des circonstances exceptionnelles justifient une dérogation.

Cette dernière ne peut être accordée qu'après une analyse exhaustive de son incidence sur la sécurité aérienne. L'établissement de conditions permettra d'assurer un niveau de sécurité équivalent. Ces conditions comprendront des exigences et des procédures de rechange afin que toute question portant sur la sécurité soit résolue et que la sécurité aérienne ne soit pas compromise.

Il sera donc nécessaire de se pencher sur toute modification réglementaire en cours ainsi que sur les conditions imposées lors de la délivrance de dérogations antérieures.

0.5.5 Diffusion de la dérogation au grand public

Toute tierce partie peut obtenir une copie d'une dérogation. La direction en charge de la réglementation de l'ANAC peut fournir des copies de ces documents sur demande et suivant la procédure établie.

Toutefois, il incombe à l'ANAC de déterminer si le texte en question contient des renseignements personnels ou privatifs. Dans ce cas, il faut éliminer ces renseignements du document avant d'en fournir des copies.

La diffusion d'exemptions se fait conformément à la procédure de diffusion et publication des règlements aéronautiques, amendements et documents associées.

La procédure de délivrance de dérogation ou d'exemption en matière d'aviation civile est contenue dans le manuel des procédures générales (MPG).

0.6 RÈGLES GÉNÉRALES RÉGISSANT LES CERTIFICATS ET LICENCES

0.6.1 Inspection et obligation de présentation de permis et licences

0.6.1.1 Licences de Pilotes

Pour exercer comme pilote d'un aéronef civil immatriculé en République Gabonaise, un pilote doit avoir en sa possession, sur lui ou directement accessible dans l'aéronef, sa licence valide de pilote ou une autorisation spéciale délivrée conformément aux règlements, à cet effet.

Pour exercer comme pilote d'un aéronef civil immatriculé à l'étranger, dans l'espace aérien de la République Gabonaise, un pilote doit être titulaire d'une licence valide de pilote, et avoir cette licence en sa possession, sur lui ou directement accessible dans l'aéronef.

0.6.1.2 Qualification d'instructeur

Toute personne détentrice d'une *qualification d'instructeur apposée sur sa* licence, doit avoir cette licence ou tout autre document acceptable par l'ANAC, en sa possession, sur elle ou directement accessible dans l'aéronef au moment où elle exerce une activité liée au privilège de cette licence.

0.6.1.3 Autre licence d'activité aéronautique

Toute personne contrainte par cette partie des règlements à disposer d'une licence d'activité aéronautique, doit avoir cette licence en sa possession, sur elle ou directement accessible dans l'aéronef ou sur son site de travail, au moment où elle exerce une activité liée au privilège de cette licence.

0.6.1.4 Certificat d'aptitude Médicale

Toute personne contrainte par les règlements à disposer d'un certificat médical valide doit avoir ce certificat en sa possession, sur elle ou directement accessible dans l'aéronef ou sur son site de travail, au moment où elle exerce une activité liée au privilège de ce certificat.

0.6.1.5 Certificat d'école de pilotage et d'école de techniciens de maintenance aéronautique

Tout détenteur de certificat d'école de pilotage ou de certificat provisoire d'école de pilotage ou de certificat d'école de techniciens de maintenance aéronautique, doit exposer ce certificat dans un endroit de l'école normalement accessible au public et visible.

0.7.1.6 Certificat de centre de formation

Tout détenteur de Certificat de centre de formation doit exposer ce certificat de façon à ce qu'il soit visible, dans un endroit accessible au public, au siège principal du centre de formation.

0.6.1.7 Certificat de navigabilité d'aéronef

Tout propriétaire ou exploitant d'aéronef doit avoir à bord le Certificat de navigabilité de cet aéronef dans la cabine de l'aéronef ou à l'entrée du poste de pilotage.

0.6.1.8 Certificat d'organisme de maintenance agréé (OMA)

Tout détenteur de certificat d'organisme de maintenance agréé doit exposer ce certificat de façon à ce qu'il soit visible, dans un endroit accessible au public au siège principal de cet OMA.

0.6.1.9 Inspection de licence

Toute personne détenant une licence d'activité aéronautique ou de membre d'équipage, un certificat médical ou une autorisation requise suivant les Règlements, doit présenter ce document pour inspection sur demande :

- de l'ANAC ; ou
- tout représentant de l'ordre à l'échelon national ou local.

0.6.2 Changement de nom

Tout détenteur de licence ou de certificat peut postuler pour un changement de nom sur une licence ou un certificat. Il doit joindre à toute requête de ce genre :

1. le certificat ou la licence concernée ;
2. une copie du certificat de mariage (si le mariage en est la raison), une décision du tribunal, ou
3. tout autre document attestant du changement de nom.

Après examen du dossier de demande de changement de nom, l'ANAC délivre au postulant le document portant le nouveau patronyme et procède à la destruction de l'ancien document.

0.6.3 Changement d'adresse

Nul détenteur de licence d'activité aéronautique, ou de certificat d'école de pilotage ou d'école de maintenance aéronautique ne peut continuer à exercer son activité au titre du privilège de la licence ou du certificat, au-delà de trente (**30**) jours, après un changement d'adresse postale permanente sans avoir notifié par écrit à l'ANAC la nouvelle adresse postale permanente, ou l'adresse de son domicile courant si l'adresse postale permanente comprend un numéro de boîte postale.

0.6.4 Remplacement d'un certificat d'activité aérienne ou certificat médical ou rapport d'évaluation suite à une perte ou destruction

Tout postulant ayant perdu ou détruit un des documents ci-dessous émis suivant les Règlements doit en solliciter le remplacement par demande écrite adressée à l'ANAC :

1. une licence d'activité aéronautique ;
2. un certificat médical ;
3. un rapport d'évaluation de connaissances
4. ou tout autre document aéronautique.

Le postulant doit spécifier sur sa demande :

1. le nom du postulant ;
2. l'adresse postale permanente ou si cette adresse postale permanente comprend un numéro de boîte postale, l'adresse du domicile courant de la personne ;
3. une copie de la pièce d'identité du postulant ;
4. toute information disponible concernant :
   - le grade, numéro et date d'émission de la licence, ainsi que des qualifications, si applicable ;

- la date de l'examen médical, si applicable ;
- la date où l'évaluation de connaissance a eu lieu, si applicable.

A réception du fac-similé de l'ANAC confirmant que le document déclaré perdu ou détruit avait bien été émis, le postulant peut utiliser le fac-similé en lieu et place du document perdu ou détruit pour une période allant jusqu'à soixante (**60**) jours en attendant l'obtention d'un duplicata du document perdu.

0.6.5 Falsification, reproduction frauduleuse, ou modification de demandes, certificats, carnet de route, rapports ou enregistrements

Nul n'est autorisé à effectuer ou faire effectuer sur aucune licence, certificat, qualification, ou autorisation, émis suivant les Règlements, ainsi que leur formulaire de demande ou de duplicata :

1. une déclaration frauduleuse ou intentionnellement falsifiée ;
2. des saisies frauduleuses ou intentionnellement falsifiées de données, requises par les Règlements, telles que les inscriptions au carnet de route, enregistrement de données de navigabilité, rapports ;
3. aucune reproduction à des fins frauduleuses ;
4. aucune modification.

Toute personne ayant commis un quelconque acte prohibé suivant le paragraphe 1er ci-dessus de cette section encoure la révocation ou la suspension de sa licence, sa qualification, son certificat ou son autorisation.

0.6.6 Renonciation, suspension ou révocation de licences ou de certificat

Toute licence ou certificat délivré suivant les Règlements cesse d'être effectif s'il fait l'objet d'une renonciation, une révocation ou une suspension.

Tout détenteur de licence ou certificat émis suivant les Règlements et qui a fait l'objet d'une suspension ou d'une révocation, peut, selon le cas, restitué cette licence ou ce certificat à l'ANAC.

0.6.7 Renouvellement de demande après révocation

Sauf dispositions contraires de l'ANAC, aucune personne, dont la licence, le certificat, la qualification ou l'autorisation a fait l'objet d'une révocation, ne peut postuler pour une licence, un certificat, une qualification ou une autorisation pendant une période de six (**6**) mois après la date de révocation.

0.6.8 Renouvellement de demande après suspension

Sauf dispositions contraires de l'ANAC, aucune personne, dont la licence fait l'objet d'une suspension, ne peut postuler pour une licence, un certificat, une qualification ou une autorisation pendant la période de suspension.

0.6.9 Renonciation volontaire ou échange de licence

Tout détenteur de licence ou certificat émis suivant les Règlements peut y renoncer volontairement pour :

1. annulation ;
2. émission d'une licence de niveau inférieur ; ou
3. une autre licence avec des qualifications spécifiques annulées.

Tout postulant pour une renonciation volontaire à une licence devra joindre à sa demande la déclaration suivante signée ou son équivalent « *Je fais cette demande pour des raisons qui me sont propres, sachant pertinemment que ma (inclure la désignation de la licence ou qualification concernée) ne pourra m'être délivrée que si je passe à nouveau les tests prescrits à cet effet* ».

0.6.10 Interdiction d'exercer en cas de déficience médicale

Aucune personne détentrice d'un certificat médical valide émis au titre des Règlements n'est autorisée à exercer une activité pour laquelle ce certificat médical est requis si la personne :

1. sait ou a des raisons de savoir que sa condition médicale courante ne lui permettrait pas de satisfaire aux exigences pour l'obtention de ce certificat médical ; ou
2. prend des médicaments, ou suit un traitement lié à une condition médicale, qui a pour conséquence de rendre cette personne inapte par rapport aux conditions requises pour l'obtention de ce certificat médical.

0.6.11 Tests et rapports concernant les narcotiques et l'alcool

Tout employé qui exerce des activités, de façon directe ou sous contrat via un détenteur de certificat en accord avec les dispositions des Règlements, et pour lesquelles activités une licence, une qualification, ou une autorisation prescrite par les Règlements est requise, peut :

1. se voir refuser une licence, un certificat, une qualification, ou une autorisation pour une période pouvant aller jusqu'à un an après la date d'un tel refus ;
2. voir sa licence, son certificat, sa qualification ou son autorisation émise suivant les Règlements suspendu ou révoqué.

Toute personne soumise aux Règlements et reconnue coupable de violation d'une quelconque disposition réglementaire nationale en liaison avec la culture, le traitement, la fabrication, la vente, la détention, la possession, le transport, ou l'importation de substances narcotiques, marijuana, ou autres drogues analogues peut :

1. se voir refuser une licence, un certificat, une qualification, une licence, ou une autorisation pour une période pouvant aller jusqu'à un an après la date d'un tel refus ;
2. voir sa licence, son certificat, sa qualification ou son autorisation émise suivant ces Règlements suspendu ou révoqué.

Toute personne soumise aux Règlements et qui refuse de se soumettre à un test de détection de taux d'alcoolémie dans le sang sur demande d'un représentant de la loi ou qui refuse de fournir ou d'autoriser la communication des résultats de ces tests demandés par l'ANAC peut :

1. se voir refuser une licence, un certificat, une qualification, une licence, ou une autorisation pour
2. une période pouvant aller jusqu'à un an après la date d'un tel refus ; et
3. voir sa licence, son certificat, sa qualification ou son autorisation émise suivant les Règlements suspendu ou révoqué.

0.7 RÈGLES GÉNÉRALES RÉGISSANT LES PROCÉDURES ADMINISTRATIVES AVEC L'ANAC

0.7.1 Inspection de l'aéronef, demande de documents et Interdictions

Le propriétaire ou l'utilisateur d'un aéronef doit permettre sans restriction l'accès à l'aéronef pour inspection.

Toute personne autre qu'un inspecteur de l'aviation civile (officier de police judiciaire, un agent mandaté par l'ANAC), doit soumettre un document d'habilitation délivré suivant les Règlements aux fins d'inspection selon les nécessités de services.

Il est interdit de prêter un document d'habilitation délivré à une personne qui n'y a pas droit selon les règlements, ou de laisser une telle personne l'utiliser.

Il est également interdit de mutiler, de modifier ou de rendre illisible volontairement un document d'habilitation délivré.

0.7.2 Motifs administratifs de suspension, d'annulation ou de refus de renouveler

Outre les motifs précisés dans chaque Règlement spécifique, l'ANAC peut suspendre, annuler ou refuser de renouveler un document d'aviation délivré dans l'un ou l'autre des cas suivants :

(1) le titulaire du document d'habilitation délivré l'a remis volontairement à l'ANAC (renonciation volontaire) ;

(2) le document d'habilitation délivré a été volontairement mutilé, modifié ou rendu illisible ;

(3) l'aéronef visé par le document d'habilitation délivré a été détruit ou désaffecté ;

(4) le service aérien commercial, les autres services ou les entreprises visées par le document d'habilitation sont abandonnés.

0.7.3 Avis de refus de délivrance, de modification ou de renouvellement et avis de suspension ou d'annulation

Toute mesure de suspension, retrait ou de refus de délivrance d'un document d'habilitation émis suivant les Règlements doit faire l'objet d'une décision du Directeur général de l'ANAC adressée par courrier à l'exploitant concerné.

Le courrier et la décision adressés par l'ANAC, comprennent les renseignements suivants :

1. une description des faits reprochés ;
2. en cas de suspension du document d'habilitation délivré, la durée de celle-ci ;
3. un énoncé informant que le dépôt d'une requête en révision n'a pas pour effet de suspendre la mesure de suspension ou d'annulation.

0.7.4 Tenue des dossiers

Les systèmes d'enregistrement, y compris les documents sur fichiers et autres supports électroniques, qui ne sont pas composés d'enregistrements sur papier, peuvent être utilisés pour satisfaire aux exigences du présent règlement en matière de tenue des dossiers, si les conditions suivantes sont réunies :

1. des mesures sont prises pour s'assurer que les dossiers qu'ils contiennent sont protégés, par un moyen électronique ou d'autres moyens, contre la perte ou la destruction par inadvertance ou l'altération ;
2. une copie des dossiers qu'ils contiennent peut être imprimée sur papier et fournie à l'ANAC sur demande de cette dernière.

0.8 Règles générales d'application des textes législatifs et réglementaires

Le présent chapitre renferme les modalités sur la façon de s'acquitter des fonctions et des responsabilités déléguées aux inspecteurs de l'aviation pour l'application de la loi et de ses textes d'application. Il vise à promouvoir la conformité aux règlements et aux exigences de sécurité aérienne par des fonctions d'exécution appliquées de façon équitable.

La mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) exige que l'ANAC suive une approche d'application équitable des textes législatifs et réglementaires afin d'appuyer la mise en œuvre du PNS- SGS.

Les infractions à la Loi portant Code de l'Aviation Civile et ses textes d'applications font l'objet d'enquêtes et de sanctions s'il y a lieu. Pour ce faire, il doit y avoir des dispositions claires dans le cadre de l'application des lois et des règlements destinés à examiner chaque infraction afin de distinguer les infractions préméditées et les erreurs ou les écarts non intentionnels.

0.8.1 Modalités d'application des textes législatifs et réglementaires

Tous les fournisseurs visés dans le RAG-9 doivent établir, appliquer et maintenir un SGS proportionnel à l'ampleur, à la nature et à la complexité des exploitations autorisées en vertu de son approbation/ certificat ou autorisation.

Afin de maintenir l'application des textes législatifs et réglementaires dans la mise en œuvre des SGS, les inspecteurs de l'ANAC gardent ouverte une voie de communication avec les fournisseurs de services.

Aucun renseignement provenant des systèmes de collecte et de traitement de données de sécurité (établis dans le cadre d'une alerte) lié à des rapports classés comme confidentiels, volontaires ou de catégorie équivalente, ne sera utilisé comme base de mesure d'application.

Lorsqu'un fournisseur de services contrevient de façon non intentionnelle à la Loi portant Code de l'Aviation Civile et ses textes d'applications, des procédures d'examen spécifiques doivent être appliquées. Ces procédures donnent à l'inspecteur responsable de la supervision du fournisseur de services la possibilité d'engager un dialogue avec l'organisme concerné.

Ce dialogue a pour objet de convenir de mesures correctrices proposées et d'un plan d'action pour régler efficacement les carences qui ont causé l'infraction et pour donner au fournisseur de services un délai raisonnable pour les mettre en œuvre. Une telle approche vise à encourager et à soutenir un processus efficace de compte rendu où les employés des fournisseurs de services peuvent signaler les carences et les risques de sécurité sans craindre des mesures punitives.

Un fournisseur de services peut donc, sans attribuer de blâmes ni craindre des mesures d'application, analyser l'événement et les facteurs organisationnels ou individuels qui auraient pu en être les causes, afin d'incorporer des mesures correctrices susceptibles d'empêcher de nouveaux incidents.

Par l'intermédiaire de l'inspecteur responsable de la supervision du fournisseur de services, l'ANAC évaluera les mesures correctrices proposées par le fournisseur de services et/ou les systèmes en place pour résoudre l'événement à la base de l'infraction. Si les mesures correctrices proposées (incluant toutes mesures disciplinaires internes appropriées) sont jugées satisfaisantes et susceptibles d'empêcher les récidives et d'encourager la conformité future, l'examen de l'infraction devrait donc être clos par l'ANAC sans autre mesure d'application punitive.

Si les mesures correctrices ou les systèmes en place sont jugés non appropriés, l'ANAC poursuivra son dialogue avec le fournisseur de services afin d'arriver à une résolution satisfaisante qui évitera des mesures coercitives. Par contre, si le fournisseur de services refuse de régler l'événement et

d'appliquer des mesures correctrices effectives, l'ANAC envisagera de prendre des mesures ou toute autre mesure administrative jugée appropriée.

Des infractions aux règlements aéronautiques peuvent survenir pour diverses raisons, allant d'une mauvaise interprétation réelle des règlements au mépris de la sécurité aérienne. L'ANAC dispose d'un éventail de procédures d'exécution pour s'acquitter effectivement de ses obligations de sécurité en vertu de la Loi portant Code de l'Aviation Civile, compte tenu des diverses circonstances.

Ces procédures peuvent donner lieu à une gamme diverse de mesures, telles que les suivantes :

- conseil ;
- formation adaptée ; ou
- limitation, suspension ou retrait des autorisations, licences et certificats.

Les décisions d'application ne doivent pas être influencées par les facteurs suivants :

- conflit personnel ;
- intérêt personnel ;
- considérations telles que le genre, la race, la religion, les points de vue ou
- l'appartenance politiques ; ou
- le pouvoir personnel, politique ou financier des personnes en cause.

0.8.2 Proportionnalité des réactions

Les décisions d'application doivent être proportionnées aux infractions constatées et aux risques de sécurité qu'elles posent, en respectant les trois principes suivants :

- l'ANAC prendra des mesures contre tous ceux qui s'écartent systématiquement et délibérément des règlements de l'aviation civile ;
- l'ANAC s'efforcera de sensibiliser et de promouvoir la formation ou la supervision de tous ceux qui se montrent résolus à résoudre les carences de sécurité ;
- l'ANAC fournira les efforts appropriés et équitables pour distinguer entre les infractions préméditées et les erreurs ou les écarts non intentionnels.

0.8.3 Equité et imputabilité

Les décisions d'application doivent :

- être justes et être conforme à la Loi et aux règlements ;
- être transparentes pour toutes les personnes en cause ;
- tenir compte des circonstances de l'affaire et de l'attitude/des actions du fournisseur de services ou des individus pour arriver à une conclusion ;
- arriver à des mesures ou des décisions cohérentes dans des circonstances semblables ou similaires ;
- être soumises à des examens internes et externes appropriés.

0.8.4 Déroulement des inspections

0.8.4.1 Généralité

En règle générale les inspections se font avant la délivrance ou le renouvellement d'un document d'aviation pour la confirmation du respect des normes applicables. Ces inspections comportent l'examen des aéronefs, des produits aéronautiques (appareils, pièces, composantes, etc.), du fret, des lieux et des installations dans le domaine de l'aéronautique.

0.8.4.2 Pouvoir des inspecteurs

La Loi relative à l'Aviation Civile habilite les inspecteurs à mener des inspections aux fins de l'application de la Loi et de ses textes d'application et fixe le champ de leurs pouvoirs.

0.8.4.3 Mesures urgentes

Lorsque l'inspecteur est confronté à une situation qui présente un risque pour la sécurité aérienne, il peut prendre des mesures sans tarder. Les inspecteurs ont le pouvoir délégué de prendre les mesures prescrit par le Code de l'Aviation Civile et ses textes d'application.

0.8.4.4 Rétention des aéronefs

Les inspecteurs peuvent retenir un aéronef lorsqu'ils ont des motifs raisonnables de croire qu'il n'est pas sûr ou qu'il pourrait être utilisé de façon dangereuse. Ils peuvent de ce fait, prendre toutes les mesures appropriées pour son maintien en rétention.

Lorsque les motifs de rétention n'existent plus, l'aéronef doit être remis en service.

0.8.4.5 Suspension des autorisations

Par délégation de compétence du Directeur général, l'inspecteur peut suspendre ou retiré un document d'aviation à son titulaire pour cause de risque immédiat ou probable pour la sécurité aérienne ou par suite d'une action ou d'une chose faite, en cours ou proposée en vertu du document d'aviation.

0.8.5 Surveillance

0.8.5.1 Présence

En vue de rehausser la sécurité et la sûreté des activités de l'aviation civile, l'ANAC doit assurer une présence réglementaire dont l'objet est de promouvoir la conformité volontaire à la règlementation nationale. Pour d'atteindre ce double objectif, l'ANAC doit veiller à la surveillance des activités de l'aviation civile. Il peut s'agir de surveillance continue ou inopinée.

0.8.5.2 Surveillance continue

La surveillance continue, qui comprend des vérifications, des inspections de base, des inspections pour le renouvellement d'une autorisation et des vérifications sur l'aire de trafic, font partie des fonctions normales d'un employé de l'aviation civile appelé à surveiller les activités aéronautiques quotidiennes.

Lorsque dans le cadre de leurs activités de surveillance, les inspecteurs relèvent des infractions aux dispositions du Code de l'Aviation Civile, ils ont la responsabilité de remplir un procès-verbal d'infraction et de le transmettre à l'autorité judiciaire compétente.

Lorsque les inspecteurs relèvent des non-conformités au cours de leurs inspections, ils les consignent dans la fiche de non-conformité (FNC) et dans le rapport d'inspection. Ces fiches, une fois analysées, sont susceptibles de révéler des problèmes, des tendances ou des risques de sécurité aérienne. Par conséquent, les renseignements qu'elles contiennent peuvent donner lieu à une surveillance planifiée.

0.8.5.3 Surveillance inopinée

La surveillance inopinée est une surveillance non programmée dans certains secteurs et lors de certains événements et activités. La plupart des activités de surveillance des inspecteurs sont de nature ouverte, c'est-à-dire qu'elles ne sont pas dissimulées, et sont conçues autant pour décourager les infractions à la réglementation et à favoriser la conformité par une présence visible que pour détecter les infractions.

Toutefois, il peut être nécessaire dans certains cas d'effectuer une surveillance inopinée pour recueillir des éléments de preuve.

0.8.6 Constatation

0.8.6.1 Source de la constatation

Il y a constatation lorsqu'on découvre une infraction ou un manquement possible à la Loi ou à ses textes d'application. Les sources de détection sont diverses et peuvent provenir d'activités comme des inspections, des vérifications et des programmes de surveillance. Ces sources comprennent également le système de compte rendu quotidien des événements de l'aviation civile, les rapports de police et les plaintes du public.

0.8.6.2 Processus initial d'application de la loi et de ses textes d'application

Il incombe à l'inspecteur de prendre des mesures lorsqu'il relève une infraction ou un manquement ou lorsqu'il en est informé.

Tous les inspecteurs ont la responsabilité de remplir un procès-verbal d'infraction ou une fiche de non-conformité et de le soumettre sans tarder à l'entité concernée.

Si l'infraction ou le manquement est jugée mineure, l'inspecteur peut tout simplement donner des conseils verbaux au titulaire de l'autorisation.

Si l'infraction ou le manquement est plus importante, l'inspecteur doit signifier immédiatement l'incident à l'autorité compétente et lui soumettre toutes notes ou preuves (p. ex. photographies, carnets et enregistrements). Il revient à l'inspecteur de décider de clore l'incident au moyen de conseils verbaux ou de transmettre le dossier à l'autorité judiciaire pour la poursuite de l'enquête.

Lorsqu'il reçoit un procès-verbal d'infraction, l'autorité judiciaire détermine si une enquête est nécessaire.

0.8.6.3 Conseils verbaux

Les conseils verbaux permettent aux titulaires d'une autorisation d'obtenir des suggestions immédiates sur la nécessité du respect futur de la réglementation. C'est une option qui s'offre aux inspecteurs lorsque l'imposition d'une sanction n'est pas considérée nécessaire et lorsque toutes les conditions ci-dessous ont été réunies :

- l'infraction ou le manquement est mineure et a été commise par inadvertance ;
- la sécurité du vol n'est pas directement compromise même si l'infraction ou le manquement est liée à la sécurité ;
- le titulaire de l'autorisation n'a aucun antécédent similaire.

Lorsque le présumé contrevenant conteste les constatations de l'inspecteur, les conseils verbaux ne sont pas une option.

Ce type de mesure de dissuasion n'est pas indiqué dans le dossier du titulaire de l'autorisation.

0.8.7 Analyse de la règlementation

La décision de poursuivre un dossier ou d'y mettre fin repose souvent sur les résultats de l'analyse de la législation. Les inspecteurs procéderont à une analyse de chaque disposition visée par une infraction ou un manquement lorsqu'une enquête détaillée est effectuée.

0.8.8 Enquêtes

Tous les inspecteurs ont la responsabilité de relever et de signaler des infractions ou manquements présumées et de rechercher les éléments matériels pour documenter les faits se rapportant à un événement.

Ils doivent en outre, menés à fond et avec soin leurs enquêtes dans la mesures où les conclusions qui en découleront seront susceptibles d'avoir une incidence sur les droits du contrevenant et sur la sécurité aérienne.

0.8.9 Coordination

La coordination avec les directions opérationnelles de l'ANAC et tout autre organisme est recommandée afin de maintenir l'exactitude technique et d'accélérer le processus de collecte de tous les faits pertinents.

0.8.10 Rapports d'enquête

Un rapport d'enquête constitue un résumé des faits établis par l'enquêteur pour l'autorité judiciaire. Un rapport d'enquête doit être préparé pour chaque cas où une sanction est envisagée.

0.8.11 Rédaction du Procès-Verbal

Lorsqu'au cours d'une visite, d'une inspection ou d'une vérification périodique, ou en toute autre occasion, un inspecteur se rend compte qu'une infraction a été commise par un membre d'équipage ou un employé du transporteur aérien, il doit prendre note des faits essentiels relatifs à la situation et consigner ces derniers sur PV.

0.8.12 Mesures de dissuasion

0.8.12.1 Mesures de dissuasion judiciaires

Elles consistent à intenter des poursuites judiciaires contre une personne et sont prévues uniquement dans le cas des infractions définies dans la Loi ou tout autre texte législatif ou règlementaire non désignés des RAG. Elles sont prises par l'intermédiaire des tribunaux et peuvent comprendre des peines d'emprisonnement.

0.8.12.2 Mesures de dissuasion administratives

Les mesures administratives comprennent les limitations, la suspension, le retrait d'autorisation et les conseils verbaux.

0.8.12.2.1 Types de mesures administratives

Lorsqu'une infraction a été commise, deux types de mesures administratives s'offrent :

- les conseils verbaux,
- la suspension, limitation ou retrait d'un certificat d'une licence ou d'une autorisation.

Le Directeur général doit décider de la mesure à prendre en tenant compte de des circonstances de chaque infraction.

0.8.12.2.2 Conseils verbaux

Les conseils verbaux sont donnés principalement lorsque le titulaire d'une autorisation, d'une licence ou d'un certificat commet une infraction ou un manquement mineur par inadvertance, pour laquelle une sanction n'est pas jugée appropriée. Ainsi, le titulaire du document reçoit immédiatement des conseils sur la nécessité de se conformer. Tous les inspecteurs de l'aviation civile peuvent prodiguer des conseils verbaux selon leur délégation respective de pouvoirs.

0.8.12.2.3 Suspension, limitation ou retrait d'une autorisation

Une autorisation peut être suspendue ou retirée pour toute infraction ou manquement à une disposition réglementaire ou législative.

0.8.12.3 Divulgation des mesures de dissuasion aux employeurs

L'employeur d'un titulaire d'une autorisation doit être avisé des mesures de dissuasion prises si l'infraction a été commise dans l'exercice des fonctions du présumé contrevenant.

0.8.12.4 Politique à suivre pour le choix d'une mesure administrative

Lorsque des inspecteurs de l'aviation civile relèvent une infraction ou un manquement, ils doivent exercer le pouvoir qui leur a été délégué pour prendre des décisions à cet égard. Ils doivent prendre en considération tous les faits disponibles pour déterminer si des conseils verbaux seraient suffisants pour que le présumé contrevenant respecte la réglementation à l'avenir.

Cette méthode peut servir à fournir au présumé contrevenant les connaissances nécessaires en vue du respect futur de la réglementation. Lorsque les infractions sont susceptibles d'avoir une incidence sur la sécurité de l'aviation civile, les présumés contrevenants n'ayant pas respecté un texte désigné se verront imposer une suspension, une limitation ou un retrait d'une autorisation ou une amende. La suspension, la limitation ou le retrait d'une autorisation est indiquée :

- lorsqu'une amende ne serait pas suffisante pour obtenir le respect de la réglementation ;
- lorsque le titulaire du document est un récidiviste à qui des amendes ont déjà été imposées.

0.8.13 Sanctions

0.8.13.1. Sanctions administratives

Les sanctions administratives sont prises par le Directeur Général après avis des inspecteurs, du responsable du service technique concerné et de la Direction en charge de la règlementation.

0.8.13.2. Sanction administratives à l'encontre d'un aéronef

Lorsqu'une infraction est constatée au niveau d'un aéronef, les mesures suivantes sont prises :

- obligation d'opérations d'entretien ;
- suspension, retrait ou limitation de la validité du CDN ;
- retrait de l'aéronef incriminé du CTA ;
- arrêt complet de l'aéronef.

La réglementation relative aux Certificats de Navigabilité (RAG 5.2) définit les conditions selon lesquelles un CDN peut être suspendu.

Les modalités de mise en œuvre sont définies dans le Manuel de procédures l'inspecteur, volume 3-Navigabilité des aéronefs.

0.8.13.3 Sanctions administratives à l'encontre du personnel de l'aéronautique civile

En cas d'infraction constatée lors du contrôle d'un personnel de l'aéronautique civile, les sanctions suivantes peuvent être prises :

- l'avertissement ;
- le blâme ;
- le retrait temporaire, avec ou sans sursis, d'un ou de plusieurs certificats, des licences ou des qualifications qui y sont attachées ;
- le retrait définitif d'un ou de plusieurs certificats, des licences ou des qualifications qui y sont attachées
- la radiation du registre du personnel de l'aéronautique civile ;
- la demande de réentraînement, de complément de formation ou de contrôle du personnel mis en cause avant remise en fonction. Ceci peut être demandé notamment suite à l'invalidation d'un contrôle ou d'une action de formation ou d'un incident d'exploitation.

0.8.13.4 Sanction prise à l'encontre d'une organisation

En cas d'infraction constatée lors du contrôle d'un exploitant, d'un fournisseur de services ou de tout autre prestataire les sanctions suivantes peuvent être prises :

- ***La surveillance renforcée en entretien***

Le Directeur Général de l'ANAC peut prescrire un renforcement de la surveillance lorsque le fonctionnement de l'entreprise ou la navigabilité des aéronefs qu'elle exploite présentent des anomalies.

- ***La surveillance renforcée des activités de l'aviation civile***

L'exploitant, le fournisseur de services ou tout autre prestataire peut se voir imposer de communiquer très régulièrement à l'ANAC des documents afin que celle-ci puisse s'assurer de la conformité de ses activités aux règlements.

Par ailleurs, l'ANAC peut être amené à renforcer les contrôles dans le cadre de la surveillance continue.

- Retrait d'agrément, d'autorisation ou d'acceptation
- La réduction de la durée de validité de l'agrément, du certificat, de l'autorisation ou de l'acceptation

L'ANAC peut être amenée à diminuer la durée de validité d'un agrément, d'une autorisation ou d'une acceptation laissant à l'exploitant, le fournisseur de services ou tout autre prestataire un temps limité pour prendre les actions correctives indispensables.

- ***La suspension de l'agrément, du certificat, de l'autorisation ou de l'acceptation***

En cas de problème grave de sécurité ou lorsque la sécurité est particulièrement mise en cause, l'ANAC décide sans convocation préalable de l'exploitant ou fournisseur de services de suspendre son agrément, certificat, autorisation ou acceptation/approbation.

Elle utilisera la fiche de non-conformité et le modèle de décision de suspension figurant en annexe.

La reprise éventuelle d'activité après une suspension suppose que les raisons qui ont entraîné cette suspension (explicitées en annexe à la décision) ont disparu.

Dans le cas où l'exploitant ou fournisseur de services n'aura pas pu apporter d'actions correctives appropriées aux anomalies constatées, le retrait de l'agrément, du certificat, de l'autorisation ou de l'acceptation sera prononcé.

0.8.14 Sanctions pénales

Lorsque les faits constatés à l'encontre d'un exploitant, fournisseur de services ou d'un contrevenant sont passibles, indépendamment d'une sanction disciplinaire ou administrative, d'une répression pénale sur la base des textes enfreins, les PV sont transmis au Procureur de la République conformément aux dispositions du Code de l'Aviation Civile.

0.8.15 Suivi des décisions de sanction

L'ANAC fait le suivi de la mise en œuvre des décisions de sanctions disciplinaires ou administratives consécutives à la constatation d'une infraction au Code de l'Aviation Civile et de ses textes d'application.

---------- FIN ----------

Appendices

Appendice 1 : Modèle de décision de sanction administrative

MODELE DE DECISION PORTANT SUSPENSION DE CERTIFICAT, DE LICENCE OU D'AUTORISATION

Visa DJ-JD:

DECISION n°000/201…/ANAC/DG/DJ

PORTANT SUSPENSION/RETRAIT DE**……**

Le Directeur général ;

Vu la Constitution ;

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 Traité de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC), révisée à Yaoundé, au Cameroun, le 25 juin 2008, ensemble les actes additionnels subséquents ;

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

Vu la Loi n°023/2016 du 29 décembre 2016, portant Code de l'Aviation Civile ;

Vu la Loi n°21/63 du 31 mai 1963, portant Code pénal, ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu la Loi n°005/2008 du 11 juillet 2008 portant création, organisation et fonctionnement de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile (ANAC), ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu les statuts de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, adoptés par le décret n°0452/PR/MPITPTHTAT du 19 avril 2013 ;

Vu l'Arrêté n°00401/MT/ANAC du 10 août 2016, portant adoption du nouveau Règlement Aéronautique Gabonais, en abrégé RAG ;

Vu le Règlement Aéronautique Gabonais relatif aux généralités, en abrégé RAG 0, adopté par la Décision n°094/2017/ANAC/DG/DJ du 27 novembre 2017, ensemble les textes modificatifs subséquents ;

Vu le Règlement Aéronautique Gabonais relatif à …….. ;

Vu les nécessités de service ;

DÉCIDE

Article 1er : Objet

La présente décision, prise en application des dispositions de _____ susvisé, porte suspension de _____.

Article 2 : Retrait de ____

Le _____de Monsieur _____, pilote, est suspendu/retiré à compter du_____

La présente décision sera retirée lorsque les services compétents auront constaté que la société/personne physique..... a pris les dispositions appropriées pour supprimer les causes ayant entraîné la suspension et assurer le respect de la réglementation technique applicable.

Article 3 : Entrée en vigueur

La présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature, sera enregistrée, publiée et communiquée partout où besoin sera.

Fait à Libreville, le_____

Copie :

- Directions ANAC
- ASECNA
- intéressé
- Archives

Appendice 2 : Tableau de sanctions recommandées dans le domaine OPS

Tableau 1 : Echelle des amendes administratives en cas d'infraction aux règles du domaine OPS

Partie contrevenante	Montant de la sanction civile (en Franc CFA)
Transporteurs aériens	Maximum : de 10.000.000 F CFA à 30.000.000 F CFA Modéré : de 5.000.000 F CFA à 10.000.000 F CFA Minimum : de 500.000 F CFA à 5.000.000 F CFA
Personnel d'un transporteur aérien	Maximum : 10.000.000 CFA Modéré : 5.000.000 CFA Minimum : 1.000.000 CFA
Propriétaires, exploitants, mécaniciens et personnes non titulaires d'une licence de l'aviation civile	Maximum : 30.000.000 CFA Modéré : 10.000.000 CFA Minimum : 1.000.000 CFA
Organismes de maintenance agréés	Maximum : 30.000.000 CFA Modéré : 10.000.000 CFA Minimum : 1.000.000 CFA
Organismes de formation agréés	Maximum : 30.000.000 CFA Modéré : 10.000.000 CFA Minimum : 1.000.000 CFA

Tableau 2 : Infraction constatées et sanctions recommandées

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats	Mesure concernant la licence PN
1. PROGRAMME DE FORMATION			
(a) Absence ou non maintien d'un programme de formation efficace	Sanction civile maximale	Suspension indéfinie jusqu'à ce qu'il y ait conformité permettant la révocation.	
(b) Non maintien d'un programme de formation	Sanction civile modérée à maximale		
(c) Non formation adéquate du personnel	Sanction civile modérée à maximale		
2. DOSSIERS ET RAPPORTS			
(e) Écritures requises ne figurant pas dans le carnet de bord	Sanction civile modérée à maximale		
(f) Dossiers sur le pilote pas mis à disposition	Sanction civile modérée à maximale	Suspension indéfinie à révocation	
(f) Manifestes de chargement pas mis à disposition	Sanction civile modérée à maximale	Suspension indéfinie à révocation	
(h) Communications radio en route pas surveillées ou enregistrées	Sanction civile modérée à maximale		
(i) Violation délibérée — écriture, reproduction ou altération de dossier ou de rapport frauduleuse ou		Révocation	

intentionnellement fausse			
(j) Violation délibérée — autre		Suspension de 180 jours à révocation	
3. DISPOSITIONS SPECIFIQUES AU TRANSPORT DE PASSAGERS			
(a) Embarquer ou servir des boissons alcooliques à une personne qui semble être en état d'ébriété	Sanction civile modérée à maximale		Suspension jusqu'à 30 jours
(b) Non information des passagers	Sanction civile modérée à maximale		Suspension jusqu'à 30 jours
(c) Non vérification que chaque passager a un siège et une ceinture de sécurité	Sanction civile maximale		Suspension jusqu'à 30 jours
(d) Exploitation sans un système d'annonce passagers	Sanction civile maximale		Suspension jusqu'à 30 jours
(e) Stockage incorrect des bagages embarqués	Sanction civile modérée		Suspension jusqu'à 30 jours
5. Pas de siège disponible dans le poste de pilotage pour les inspecteurs de l'autorité se livrant à des inspections en route	Sanction civile maximale		
6. DISPOSITIONS SPECIFIQUES A L'EQUIPAGE DE CONDUITE			
(a) Emploi d'un membre d'équipage non qualifié	Sanction civile maximale	Suspension de 60 à 120 jours	
(b) Emploi d'un membre d'équipage dont le certificat médical est arrivé à expiration	Sanction civile minimale à modérée		Suspension de 30 à 60 jours
(c) Violation des heures de vol et de service	Sanction civile modérée		
7. Violation de la régulation et de l'autorisation de vol	Sanction civile modérée à maximale		
8. Autres dispositions			
(a) Remise en service inappropriée d'un aéronef	Sanction civile maximale		
(b) Transport illégal de substance réglementée dont le transporteur a connaissance, c'est-à-dire dont le personnel de direction a connaissance	Sanction civile maximale	Révocation	
(c) Emploi de personnel non qualifié autre qu'un membre de l'équipage de conduite	Sanction civile maximale		
9. VIOLATION DES REGLES DE SECURITE			
(a) Manquement à l'obligation d'examiner les bagages ou chaque passager			
(b) Non-respect du programme de sécurité du transporteur, dont la non-détection d'armes, d'engins incendiaires ou autres engins dangereux	Sanction civile maximale		
(c) Coercition, approbation tacite ou encouragement de la falsification de dossiers/rapports par le personnel de	Sanction civile maximale	Révocation	

	direction			
(c)	Non tenue à jour délibérée des dossiers du personnel	Sanction civile modéré		
(d)	Non remise en question	Sanction civile modérée		
(e)	Pas de formation appropriée	Sanction civile modérée		
(f)	Identification non portée	Sanction civile minimale à modérée		
(g)	Non-respect du programme de sécurité approuvé ou en vigueur	Sanction civile maximale		
II.	PERSONNEL DES TRANSPORTEURS AERIENS			
1.	PERSONNEL D'INSPECTION			
(a)	Inspection requise non effectuée		De 30 à 60 jours de suspension	
(b)	Inspection incorrecte effectuée		De 30 à 120 jours de suspension	
(c)	Remise inappropriée d'un aéronef en service		De 30 à 60 jours de suspension	
(d)	Remise en service d'un aéronef sans l'équipement requis		De 30 à 60 jours de suspension	
3.	DOSSIERS ET RAPPORTS			
(a)	Écritures ne figurant pas dans le carnet de bord		De 15 à 60 jours de suspension	
(b)	Écritures non saisies sur les feuilles de travail		De 15 à 30 jours de suspension	
(c)	Falsification intentionnelle de dossiers ou de rapports		Révocation	
4.	Avant le vol			
(a)	Non utilisation de la liste de contrôle du poste de pilotage avant le vol	Sanction civile minimal à modéré		Suspension jusqu'à 30 jours
(b)	Non vérification des carnets de bord, manifestes de vol, conditions météorologiques, etc.	Sanction civile modérée à maximale		Suspension jusqu'à 30 jours
(c)	Inspection requise non effectuée	Sanction civile modérée à maximale		Suspension jusqu'à 30 jours
(d)	Inspection de l'aéronef non effectuée ou effectuée incorrectement	Sanction civile modérée à maximale		Suspension jusqu'à 30 jours
(e)	Non vérification que chaque passager a un siège et une ceinture de sécurité	Sanction civile maximale		Suspension jusqu'à 30 jours
5.	Évolution au sol			
(a)	Non-respect de l'autorisation ou des instructions d'évolution au sol	Sanction civile maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(b)	Collision lors de l'évolution au sol	Sanction civile modérée à maximale		

(c)	Souffle de réacteur	Sanction civile modérée à maximale		
(d)	Évolution au sol alors qu'un passager est debout	Sanction civile modérée à maximale		Suspension jusqu'à 30 jours
(e)	Évolution au sol hors de la piste, de la voie de circulation ou d'une rampe	Sanction civile maximale		Suspension de 30 à 90 jours
6.	Décollage			
(a)	Décollage contre une instruction ou une autorisation	Sanction civile maximale		De 60 à 120 jours de suspension
(b)	Décollage en-dessous des minima météorologiques	Sanction civile maximale		
(c)	Décollage en aéronef surchargé (excédant la masse brute maximale)	Sanction civile maximale		De 60 à 120 jours de suspension
7.	En route			
(a)	Se départir d'une autorisation ou d'une instruction	Sanction civile maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(b)	Opérant en VFR dans des nuages	Sanction civile maximale		Suspension de 90 jours à révocation
(c)	Exploitation d'un aéronef qui n'est pas en état de naviguer	Sanction civile maximale		De 30 à 180 jours de suspension
(d)	Sortie non autorisée du poste de pilotage	Sanction civile modérée		De 15 à 30 jours de suspension
(e)	Exploitation dans une zone interdite ou restreinte ou une région de contrôle intégral	Sanction civile maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(f)	Exploitation sans l'équipement requis	Sanction civile maximale		De 15 à 120 jours de suspension
(g)	Mauvaise gestion/épuisement du carburant	Sanction civile maximale		De 30 à 150 jours de suspension
(h)	Exploitation contraire au NOTAM	Sanction civile maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(i)	Manipulation non autorisée des commandes	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 90 jours de suspension
8.	Approche de l'atterrissage			
(a)	Déviation de l'autorisation ou de l'instruction dans la région terminale	Sanction civile maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(b)	Approche en-dessous des minima météorologiques	Sanction civile maximale		De 60 à 120 jours de suspension

(c) Limitations de vitesse dépassées dans la zone de trafic de l'aéroport	Sanction civile maximale		De 30 à 60 jours de suspension
9. Atterrissage			
(a) Atterrissage sur le mauvais aéroport	Sanction civile maximale		De 90 à 180 jours de suspension
(b) Déviation de la procédure d'approche aux instruments	Sanction civile maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(c) Atterrissage en surcharge	Sanction civile maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(d) Atterrissage brutal	Sanction modéré à maximale		De 15 à 60 jours de suspension
(e) Atterrissage court ou long	Sanction civile maximale		De 30 à 180 jours de suspension
(f) Atterrissage sur le ventre	Sanction civile maximale		De 15 à 90 jours de suspension
(g) Non-respect du système de piste préférentielle			15 jours de suspension
(h) Non-respect d'une autorisation ou d'une instruction	Sanction civile maximale		De 30 à 90 jours de suspension
10. Admission non autorisée dans le poste de pilotage	Sanction civile maximale		15 jours de suspension
11. Porte du poste de pilotage non fermée et verrouillée	Sanction civile maximale		15 jours de suspension
12. Exercer ou tenter d'exercer les fonctions de membre de l'équipage de conduite en étant sous l'influence d'alcool ou autres substances psychoactives ou consommation de boisson alcoolisée dans les 8 heures	Sanction civile maximale	Révocation d'urgence	De 30 à 90 jours de suspension
13. Refus d'entrée autorisée à un inspecteur agréé de la CAA dans le poste de pilotage	Sanction civile modérée		De 30 à 60 jours de suspension
14. Limitation des heures de vol et de service			De 15 à 90 jours de suspension
15. Exploitation sans licence, certificat ou qualification requis	Sanction civile maximale		
16. Manuel non tenu à jour	Sanction civile minimale	De 30 à 90 jours de suspension	
III. PERSONNES INDIVIDUELLES ET AVIATION GENERALE — PROPRIETAIRES, PILOTES, PERSONNEL DE MAINTENANCE, ORGANISMES DE MAINTENANCE AGREES, ORGANISMES DE FORMATION AGREES			
1. Exploitation par des élèves			
(a) Transport de passagers	Suspension civile maximale	Révocation	

(b)	Vol en solo sans approbation	Suspension civile maximale	De 45 à 90 jours de suspension	
(c)	Exploitation d'un vol international	Suspension civile maximale	De 60 à 90 jours de suspension	
(d)	Utilisation d'un aéronef pour des affaires	Suspension civile maximale	De 30 à 120 jours de suspension	
(e)	Exploitation contre compensation ou en location	Suspension civile maximale	De 30 à 120 jours de suspension	
2.	Violations d'exploitation			
(a)	Exploitation sans un certificat valide de navigabilité ou d'immatriculation	De 30 à 90 jours de suspension		
(b)	Plan de vol non finalisé ou notification d'arrivée non soumise	Mesure administrative jusqu'à sanction civile minimale		
(c)	Exploitation sans un brevet de pilote valide (pas de certificat)	Sanction civile maximale		
(d)	Exploitation alors que le brevet de pilote est suspendu	Sanction civile maximale		Révocation d'urgence
(e)	Exploitation sans brevet de pilote ou certificat médical en possession de la personne	Sanction civile minimale		
(c)	Exploitation sans un certificat médical valide (pas de certificat médical délivré)	Sanction civile maximale		Révocation
(g)	Exploitation contre compensation ou en location sans brevet de pilote professionnel	Sanction civile modérée à maximale		Suspension de 90 jours à révocation
(h)	Exploitation sans qualification de type ou de classe	Sanction civile maximale		Suspension de 60 à 120 jours de
(i)	Non-respect des conditions spéciales imposées par le certificat médical	Sanction civile modérée à maximale		Suspension de 90 jours à révocation
(j)	Exploitation avec déficience physique connue			Suspension de 90 jours à révocation
(k)	Informations avant le vol pas obtenues	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(l)	Déviation des instructions ou autorisation de l'ATC	Sanction civile maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(m)	Manœuvre au sol, décollage ou atterrissage sans autorisation lorsque la tour de l'ATC est ouverte	Sanction civile Maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(n)	Communications radio non maintenues dans l'espace aérien d'aéroport	Sanction civile Maximale		De 30 à 60 jours de suspension
(o)	Non-respect de l'acheminement du trafic à l'aéroport	Sanction civile Maximale		De 30 à 60 jours de suspension
(p)	Exploitation dans la région de contrôle terminale sans, ou contrairement à, une	Sanction civile Maximale		De 60 à 90 jours de

	autorisation			suspension
(q)	Altitude non maintenue dans l'espace aérien d'aéroport	Sanction civile Maximale		De 30 à 60 jours de suspension
(r)	Limitations de vitesse dépassées dans la zone de trafic	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 60 jours de suspension
(s)	Exploitation d'un aéronef qui n'est pas en état de naviguer	Sanction civile Maximale		De 30 à 180 jours de suspension
(t)	Exploitation sans les instruments et/ou l'équipement requis	Sanction civile à modérée		De 30 à 90 jours de suspension
(u)	Dépassement des limitations d'exploitation	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(v)	Exploitation dans une zone interdite ou restreinte ou une région de contrôle intégral	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(w)	Non-respect des règles de priorité	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(x)	Non-conformité aux altitudes de croisière VFR	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(y)	Altitudes minimales requises au-dessus de structures, personnes ou véhicules non maintenues	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 90 jours de suspension
	i. Zone congestionnée	Sanction civile modérée à maximale		De 60 à 180 jours de suspension
	ii. Zones peu peuplées	Sanction civile modéré à maximale		De 30 à 120 jours de suspension
(aa)	Veille radio non maintenue en vol IFR	Sanction civile maximale		De 30 à 60 jours de suspension
(bb)	Compte-rendu non soumis aux points de compte-rendu obligatoire aux termes des IFR	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 60 jours de suspension
(cc)	Feux de navigation pas allumés	Sanction civile modéré à maximale		De 30 à 60 jours de suspension
(dd)	Réglages corrects d'altimètre non maintenus	Sanction civile maximale		De 30 à 60 jours de suspension
(ee)	Exploitation et conditions météorologiques :			
	i. Non-respect des minimums de visibilité dans l'espace aérien contrôlé	Sanction civile modérée à maximale		De 60 à 180 jours de suspension
	ii. Non-respect des minimums de visibilité hors de l'espace aérien	Sanction civile modérée à		De 30 à 120 jours de

	contrôlé	maximale		suspension
	iii. Non-respect de l'écart requis de la couverture nuageuse dans l'espace aérien contrôlé	Sanction civile modérée à maximale		De 60 à 180 jours de suspension
	iv. Non-respect de l'écart requis de la couverture nuageuse hors de l'espace aérien contrôlé	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 120 jours de suspension
(ff)	Non-respect des minimums d'atterrissage IFR	Sanction civile modérée à maximale		De 45 à 180 jours de suspension
(gg)	Non-respect des procédures d'approche aux instruments	Sanction civile maximale		De 45 à 180 jours de suspension
(hh)	Exploitation imprudente ou négligente			
	i. Mauvaise gestion/épuisement du carburant	Sanction civile maximale		De 30 à 150 jours de suspension
	ii. Atterrissage sur le ventre	Sanction civile maximale		De 30 à 60 jours de suspension
	iii. Atterrissage court ou long	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 90 jours de suspension
	iv. Atterrissage sur ou décollage d'une piste fermée	Sanction civile maximale		De 30 à 60 jours de suspension
	v. Atterrissage sur ou décollage de rampes ou autres aires inappropriées	Sanction civile maximale		De 30 à 120 jours de suspension
	vi. Collision lors de la circulation au sol	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 90 jours de suspension
	vii. Laisser un aéronef sans surveillance pendant que le moteur est en marche	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 90 jours de suspension
	viii. Étayage d'un aéronef sans une personne qualifiée aux commandes	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 90 jours de suspension
	ix. Laisser tomber un objet de l'aéronef sans y être autorisé	Sanction civile maximale		De 30 à 60 jours de suspension
	x. Remorquage non autorisé	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 60 jours de suspension
	xi. Vol acrobatique sur la voie aérienne, au-dessus d'une zone congestionnée, en-dessous de l'altitude minimale	Sanction civile maximale		De 90 à 180 jours de suspension
	xii. Décollage avec carburant insuffisant	Sanction civile maximale		De 30 à 150 jours de suspension
	xiii. Opération de façon à causer un	Sanction civile maximale		De 60 à 180 jours de

	risque de collision			suspension
	xiv. Évolution au sol d'aéronef hors de la piste, de la voie de circulation ou d'une rampe	Sanction civile maximale		De 30 à 90 jours de suspension
(ii)	Exploitation passagers			
	i. Exploitation sans siège ou couchette approuvé et ceinture de sécurité approuvée pour chaque personne se trouvant à bord de l'aéronef devant en avoir une pour le décollage, en route et l'atterrissage	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 60 jours de suspension
	ii. Transport de passagers sous l'influence de stupéfiants ou d'alcool	Sanction civile minimale		De 30 à 60 jours de suspension
	iii. Acrobaties lorsque les passagers ne sont pas tous dotés de parachutes approuvés	Sanction civile modérée à maximale		De 60 à 90 jours de suspension
	iv. Utilisation d'un parachute non approuvé	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 60 jours de suspension
	v. Permettre un saut en parachute non autorisé	Sanction civile maximale		De 30 à 90 jours de suspension
	vi. Transport de passager(s) sans l'expérience récente de vol requise	Sanction civile modérée à maximale		De 30 à 120 jours de suspension

Appendice 3 : Tableau de sanctions recommandées dans le domaine PEL

Tableau 1 : Echelle des amendes administratives en cas d'infraction aux règles du domaine PEL

Partie contrevenante	Montant de la sanction civile (en Franc CFA)
Personnel d'un transporteur aérien	Maximum : 10.000.000 CFA Modéré : 5.000.000 CFA Minimum : 1.000.000 CFA
Propriétaires, exploitants, mécaniciens et personnes non titulaires d'une licence de l'aviation civile	Maximum : 30.000.000 CFA Modéré : 10.000.000 CFA Minimum : 1.000.000 CFA
Organismes de maintenance agréés	Maximum : 30.000.000 CFA Modéré : 10.000.000 CFA Minimum : 1.000.000 CFA
Organismes de formation agréés	Maximum : 30.000.000 CFA Modéré : 10.000.000 CFA Minimum : 1.000.000 CFA

Tableau 2 : Infractions constatées et sanctions recommandées

Infractions	Sanction recommandée par infraction	mesure concernant les certificats	mesure concernant les PN
I. ORGANISMES DE FORMATION AGREES			
(a) Permettre, en connaissance de cause, l'utilisation d'un aéronef de l'école pour le transport illégal de substances contrôlées ou autres activités illégales	Sanction civile minimale	Révocation	
(b) Refus d'autoriser l'inspection par la Régie d'installations, d'équipement, du personnel, de dossiers ou de certificats	Sanction civile maximale à suspension jusqu'à ce que la Régie soit autorisée à inspecter, jusqu'à révocation	Suspension indéfinie jusqu'à ce que la Régie soit autorisée à inspecter, jusqu'à révocation	
(c) Publicité mensongère	Sanction civile modérée à maximale		
(d) Octroi inapproprié de crédit d'études ou de diplôme à un élève			
i. Par inadvertance	Sanction civile modérée à maximale		
ii. Intentionnel		Révocation	
(e) Refus **d'autoriser la CCA à tester, vérifier ou faire passer un examen à un élève**	Sanction civile maximale à suspension jusqu'à ce que la Régie soit autorisée à tester, vérifier ou faire passer un examen, jusqu'à révocation	Suspension indéfinie jusqu'à ce que la Régie soit autorisée à tester, vérifier ou faire passer un examen, jusqu'à révocation	
(f) Instruction sans qualification ou autorisation	Sanction civile		

	modérée à maximale		
(g) Dossier de formation non établi ou tenu à jour	Sanction civile modérée à maximale		
(h) Manque de liste de pointage ou de manuel de l'exploitant	Sanction civile minimale		
6. Programme de formation			
(a) Absence ou non maintien d'un programme de formation efficace	Sanction civile maximale	Suspension indéfinie jusqu'à ce qu'il y ait conformité permettant la révocation.	
(b) Non maintien d'un programme de formation	Sanction civile modérée à maximale		
(c) Non formation adéquate du personnel	Sanction civile modérée à maximale		
II. PERSONNEL DES TRANSPORTEURS AERIENS			
1. Maintenance, y compris les inspections			
(a) Maintenance effectuée sans une licence, une qualification ou une autorisation	Sanction civile maximale		
15. Exploitation sans licence, certificat ou qualification requis	Sanction civile maximale		
(a) Certificat médical	Sanction civile minimale à modérée	De 30 à 90 jours de suspension	
(b) Absence de qualification de type	Sanction civile minimale à modérée	Suspension de 180 jours à révocation	
(c) Vérification des aptitudes professionnelles ou vérification des compétences en route non réussie		De 30 à 90 jours de suspension	
(d) Manque d'expérience actuelle, de formation initiale ou continue		De 30 à 90 jours de suspension	
(e) Non-possession d'un certificat médical ou d'une licence ou autorisation valide	Sanction civile minimale à modérée		
(f) Exploitation en ayant une déficience physique disqualifiante connue		Révocation	
(g) Exploitation sans certificat médical valide alors que non qualifié médicalement ou demande de certificat médical différée		Révocation	
2. Manuel non tenu à jour	Sanction civile minimale	De 30 à 90 jours de suspension	
3. Exploitation sans licence, certificat ou qualification requis	Sanction civile maximale		
(a) Certificat médical	Sanction civile minimale à modérée	De 30 à 90 jours de suspension	
(b) Absence de qualification de type	Sanction civile minimale à modérée	Suspension de 180 jours à révocation	

(c) Vérification des aptitudes professionnelles ou vérification des compétences en route non réussie		De 30 à 90 jours de suspension	
(d) Manque d'expérience actuelle, de formation initiale ou continue		De 30 à 90 jours de suspension	
(e) Non-possession d'un certificat médical ou d'une licence ou autorisation valide	Sanction civile minimale à modérée		
(f) Exploitation en ayant une déficience physique disqualifiante connue		Révocation	
(g) Exploitation sans certificat médical valide alors que non qualifié médicalement ou demande de certificat médical différée		Révocation	
4. Manuel non tenu à jour	Sanction civile minimale	De 30 à 90 jours de suspension	
5. Programme de formation			
(a) Absence ou non maintien d'un programme de formation efficace	Sanction civile maximale	Suspension indéfinie jusqu'à ce qu'il y ait conformité permettant la révocation.	
(b) Non maintien d'un programme de formation	Sanction civile modérée à maximale		
(c) Non formation adéquate du personnel	Sanction civile modérée à maximale		
6. Dispositions spécifiques à l'équipage de conduite			
(a) Emploi d'un membre d'équipage non qualifié	Sanction civile maximale		
(b) Emploi d'un membre d'équipage dont le certificat médical est arrivé à expiration	Sanction civile minimale à modérée		
II. PERSONNEL DES TRANSPORTEURS AERIENS			
1. Maintenance, y compris les inspections			
(a) Maintenance effectuée sans une licence, une qualification ou une autorisation	Sanction civile maximale		
2. Exploitation sans licence, certificat ou qualification requis		De 30 à 90 jours de suspension Suspension de 180 jours à révocation De 30 à 90 jours de suspension De 30 à 90 jours de suspension	Révocation Révocation
(a) Certificat médical	Sanction civile minimale à modérée		
(b) Absence de qualification de type	Sanction civile minimale à modérée		
(c) Vérification des aptitudes professionnelles ou vérification des compétences en route non réussie			

(d) Manque d'expérience actuelle, de formation initiale ou continue			
(e) Non-possession d'un certificat médical ou d'une licence ou autorisation valide	Sanction civile minimale à modérée		
(f) Exploitation en ayant une déficience physique disqualifiante connue			
(g) Exploitation sans certificat médical valide alors que non qualifié médicalement ou demande de certificat médical différée			
3. Instructeurs pour l'obtention de licences, qualifications, autorisations et approbations			
(a) Fausse approbation d'une licence, d'une qualification, d'une autorisation ou d'un dossier d'élève			Révocation
(b) Dépassements des limitations de temps de vol ou autres limitations du temps de formation			De 30 à 90 jours de suspension
(c) Instruction à bord d'un aéronef et/ou cours pour lequel il ou elle n'est pas qualifié(e)			De 60 à 180 jours de suspension
4. Organismes de formation agréés			
(a) Permettre, en connaissance de cause, l'utilisation d'un aéronef de l'école pour le transport illégal de substances contrôlées ou autres activités illégales	Sanction civile minimale		Révocation
(b) Refus d'autoriser l'inspection par la Régie d'installations, d'équipement, du personnel, de dossiers ou de certificats	Sanction civile maximale à suspension jusqu'à ce que la Régie soit autorisée à inspecter, jusqu'à révocation		Suspension indéfinie jusqu'à ce que la Régie soit autorisée à inspecter, jusqu'à révocation
(c) Publicité mensongère	Sanction civile modérée à maximale		
(d) Octroi inapproprié de crédit d'études ou de diplôme à un élève			
i. Par inadvertance	Sanction civile modérée à maximale		
ii. Intentionnel			Révocation
(e) Refus **d'autoriser la CCA à tester, vérifier ou faire passer un examen à un élève**	Sanction civile maximale à suspension jusqu'à ce que la Régie soit autorisée à tester, vérifier ou faire passer un examen, jusqu'à révocation		Suspension indéfinie jusqu'à ce que la Régie soit autorisée à tester, vérifier ou faire passer un examen, jusqu'à révocation
(f) Instruction sans qualification ou autorisation	Sanction civile modérée à maximale		
(g) Dossier de formation non établi ou tenu à jour	Sanction civile modérée à maximale		
(h) Manque de liste de pointage ou de manuel de l'exploitant	Sanction civile minimale		
(a) Établissement d'une déclaration incorrecte sur une demande de licence ou de certificat médical de personnel			Suspension indéfinie (en attendant la correction de la demande et la détermination des qualifications) ou révocation de la licence ou du certificat médical de personnel
(b) Refus de produire la licence et/ou le certificat			De 30 jours de suspension à

médical associé		révocation jusqu'à la production
VI. TOUTES LES PERSONNES ET ENTITÉS		
(a) Non-retour d'une licence, d'une autorisation ou d'autre approbation ou d'un certificat médical suspendu ou révoqué	Personne : Sanction civile modérée par jour	

Appendice 4 : Tableau de sanctions recommandées dans le domaine AIR

Tableau 1 : Echelle des amendes administratives en cas d'infraction aux règles du domaine AIR

Partie contrevenante	Montant de la sanction civile (en Franc CFA)
Exploitants aérien	Maximum : Entre 3 000.000 et 30.000.000 Modéré : Entre 1000.000 et 3.000.000 Minimum : Entre 20.000 et 900.000
OMA	Maximum : Entre 3 000.000 et 30.000.000 Modéré : Entre 1000.000 et 3000.000 Minimum : Entre 20.000 et 900.000

Tableau 2 : Infractions constatées et sanctions recommandées

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
I. EXPLOITANTS AERIENS		
1. Manuel de maintenance		
(a) Manuel non tenu à jour	Sanction civile minimale	Jusqu'à 7 jours de suspension
(b) Manuel ne donnant pas des instructions et procédures adéquates	Sanction civile modérée à maximale	
(c) Non distribution du manuel au personnel approprié	Sanction civile minimale à modérée	
(d) Mise en service d'un aéronef sans l'équipement requis	Sanction civile modérée à maximale	Jusqu'à 7 jours de suspension
2. Programme de maintenance		
(a) Manuel non tenu à jour	Minimum	Jusqu'à 7 jours de suspension
(b) Non-respect des spécifications de maintenance y compris la pesée de l'aéronef	Maximum	Jusqu'à 7 jours de suspension du CDN
(c) Non distribution du manuel au personnel approprié	Minimum	
3. Consignes de Navigabilité (CN) et Service Bulletin (SB)		
(a) Non-respect des consignes de navigabilité	Maximum	Jusqu'à 7 jours de suspension de CDN
(b) Analyse des CN non documentée	Modéré	
(c) Analyse des SB non documentée	Modéré	
(d) Non-respect des SB	Maximum	
4. Liste Minimale d'équipement (MEL)		
(a) Non-respect des tolérances MEL	Maximum	
(b) manuel non tenu à jour	Modéré	
5. Manuel du contrôle de la maintenance (MCM)		
(a) Manuel non tenu à jour	Minimum	
(b) inscriptions fausse ou erronée sur le CRM	Maximum	
(c) Enregistrements des travaux de maintenance mal ou non archivé	Modéré à maximum si récidive	
(d) Maintenance d'aéronef dans un cadre non	Maximum	Jusqu'à 30 jours de suspension

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
agréé		de CDN
(e) changement/démission d'un RDE ou du dirigeant responsable ou du RAQ sans amendement du MCM	Modéré	
(e) traitement des incidents non conforme aux procédures approuvées	Modéré	
(f) Présentation à l'autorité d'un état des pièces à vie limite et à potentiel non à jour	Modéré à maximum si récidive	
(g) Modification d'aéronef sans approbation préalable de l'autorité	maximum	
(h) présentation à l'autorité d'un état des AD/CN non à jour	Modéré à maximum si récidive	
(i) Présentation d'un état de maintenance non à jour	Modéré à maximum si récidive	
(j) Non archivage des enregistrements liés à la maintenance	Modéré	
(k) Non tenue à jour des livrets d'aéronef, moteur ou hélice ou du compte rendu matériel (CRM)	Modéré à maximum si récidive	
(L) falsification des livrets d'aéronef, moteur ou hélice ou du CRM	maximum	
6. Manuel qualité		
(a) Manuel non tenu à jour	Minimum	
(b) Non distribution du manuel au personnel approprié	Minimum	
(c) Non-respect de la politique qualité	Minimum à Modéré en cas de récidive	
(d)Non-respect des procédures qualité	Modéré	
(e) non suivi du programme d'audit qualité	Modéré à maximum si récidive	
(f) Non-respect des délais du traitement des écarts critiques et majeurs issus des audits internes	Modéré à maximum si récidive	
(g) Non-respect du plan d'actions issue de la revue de direction	Modéré	
(h)Non tenue de la revue de direction	Modéré à maximum si récidive	
(i) Non suivi des sous-traitants en maintenance	Modéré à maximum si récidive	
7. Programme de fiabilité		
(a) Programme de fiabilité non à jour	Sanction civile minimale à maximale	
(b) Falsification des données	Sanction civile modérée à maximale	
(c) Non-respect des procédures du manuel	Modéré	
(d) Rapport de fiabilité non établi ou erroné	Modéré	
8. Documents de bord		
(a) exploitation d'aéronef sans certificat de navigabilité (suspendu, expiré ou retiré)	Minimum	
(b) exploitation d'aéronef sans certificat d'immatriculation	maximum	
(c) exploitation d'aéronef sans certificat de limitation de nuisance	maximum	

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
(d) exploitation d'aéronef sans marque d'immatriculation	maximum	
(e)exploitation d'aéronef sans certificat d'assurance valide	maximum	Jusqu'à 10 jours de suspension de CDN
(f) exploitation d'aéronef sans licence radio valide	Maximum	Jusqu'à 10 jours de suspension de CDN
II. ORGANISMES DE MAINTENANCE AFREE (OMA)		
1. Exécution de la maintenance		
(a) Maintenance avec un agrément expiré	Maximum	
(b) Maintenance en dehors du domaine d'activité ou des limitations d'agrément ou de la liste de capacité	Maximum	Retrait de l'agrément
(c)Non-respect des procédures pour la signature de l'APRS	Maximum	Jusqu'à 10 jours de suspension de l'agrément
(d) utilisation des données non approuvées ou non à jour pour la réalisation des travaux.	Modéré à maximum	
(e) installation sur avion de fausse pièce ou de pièce sans certificat libératoire ou conformité	Maximum	Retrait d'agrément
(b) Maintenance effectuée excédant les limitations	Maximum	De 30 à 45 jours de suspension
(c) Maintenance effectuée incorrectement	Maximum	De 30 à 120 jours de suspension
2. Lieux et Locaux		
(a) Réalisation des travaux sur un site non approuvé	Modéré à maximum	Jusqu'à 10 jours de suspension de l'agrément
(b) Refus d'accès à l'organisme à l'autorité	Sanction civile modérée à maximale	
3. Manuel des Procédures de Maintenance		
(a) Manuel non tenu à jour	minimum	
(c) Non distribution du manuel au personnel approprié	minimum	
4. Outillage et instruments		
(a) utilisation d'outil ou instrument non calibré	Modéré à maximum	
(b) utilisation d'outil non spécifique lorsque requis	Minimum	
5. Magasin		
(a) Non-respect de la procédure du contrôle de réception	Modéré	
(j) Non-respect des procédures de stockage des pièces et composant d'aéronef (absence de ségrégation, humidité, quarantaine non sécurisée)	Modéré	
6. conservation des documents		
(a) Non conservation des états de maintenance	Modéré à maximum si récidive	Jusqu'à 10 jours de suspension de l'agrément
7. Système qualité		

(a) Non-respect des procédures d'audit	Modéré	Jusqu'à 15 jours de suspension de l'agrément
(b) Non-respect du Programme d'audit	Modéré à maximum si récidive	Jusqu'à 30 jours de suspension de l'agrément
(c) Non-respect des délais dans le traitement des écarts	Modéré	
(d) Pas de retour au Dirigeant responsable dans les délais Règlementaire (revue de direction)	Maximum	Jusqu'à 90 jours de suspension de l'agrément
8. Le Personnel		
(a)Formation continue du personnel APRS non effective	Modéré	Jusqu'à 10 jours de suspension de l'agrément
(b) Non-respect du programme de formation	Modéré à maximum si récidive	
(c)Non-respect de la procédure d'habilitation ou de renouvellement APRS	Maximum	Jusqu'à 45 jours de suspension de l'agrément
9. Système de Gestion de la sécurité		
(a) Manuel SGS non tenu à jour	Minimum	
(b) Non-respect de la politique sécurité	Modéré	Jusqu'à 10 jours de suspension de l'agrément
(c) Pas de gestion du risque	Maximum	Jusqu'à 30 jours de suspension de l'agrément
(d) Pas de promotion de la sécurité	Modéré	
(e) Pas d'assurance de la sécurité	Modéré	Jusqu'à 15 jours de suspension de l'agrément
(f) Politique qualité non diffusée à l'ensemble de l'OMA	Modéré	
10. Exploitation d'un aéronef qui n'est pas en état de navigabilité		
(a) Non-conformité au certificat de type, mais probablement sans effet (potentiel ou réel) sur la sécurité de l'exploitation	Sanction civile minimale	
(b) Non-conformité pouvant avoir ou ayant un effet négatif sur la sécurité de l'exploitation	Sanction civile modérée à maximale	
(c) Mise en service d'un aéronef sans l'équipement requis	Sanction civile modérée à maximale	Jusqu'à 7 jours de suspension

III. PERSONNES INDIVIDUELLES ET AVIATION GENERALE — PROPRIETAIRES, PILOTES, PERSONNEL DE MAINTENANCE, ORGANISMES DE MAINTENANCE AGREES, ORGANISMES DE FORMATION AGREES			
1. Propriétaires et exploitants autres que les membres d'équipage requis			
(a) Non-respect des directives en matière de navigabilité	Sanction civile modérée à maximale		
(b) Maintenance, y compris la maintenance requise, non effectuée ou effectuée incorrectement	Sanction civile modérée à maximale		
(c) Écritures correctes non faites dans les carnets de bord	Sanction civile minimale à modérée		
(d) Exploitation de l'aéronef au-delà de l'inspection annuelle, progressive ou des 100 heures	Sanction civile minimale à modérée		
(e) Exploitation d'un aéronef qui n'est pas en état de navigabilité	Sanction civile modérée à maximale		

(f)	Falsification intentionnelle de toute écriture, reproduction ou altération de tout dossier ou rapport	Sanction civile maximale	Révocation	
2.	**Organismes de maintenance de l'aviation**			
(a)	Non fourniture adéquate de service, maintenance, réparation et inspection	Sanction civile modérée à maximale	Suspension indéfinie jusqu'à ce qu'il y ait conformité en permettant la révocation	
(b)	Non fourniture d'un personnel adéquat pouvant effectuer, superviser et inspecter le travail pour lequel le poste est qualifié	Sanction civile maximale de 7 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce que du personnel adéquat soit fourni	Suspension indéfinie jusqu'à ce qu'il y ait conformité en permettant la révocation	
(c)	ne pas avoir suffisamment de personnel qualifié pour le volume de travail	Sanction civile maximale de 7 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce que le titulaire du certificat ait suffisamment de personnel qualifié	Jusqu'à 7 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce que le titulaire du certificat ait suffisamment de personnel qualifié	
(d)	Dossiers du personnel de supervision et d'inspection non tenus à jour	Sanction civile modérée à maximale		
(e)	Dossiers et rapports de maintenance non tenus à jour	Sanction civile modérée à maximale		
(f)	Calibrage correct de tout l'équipement d'inspection et de test non effectué aux intervalles prescrits	Sanction civile minimale à maximale		
(g)	Description adéquate du travail effectué non indiquée	Sanction civile minimale à maximale		
(h)	Mécanicien n'ayant pas annoté le carnet, ouvert de dossiers ou rédigé de rapports	Sanction civile modérée à maximale		
(i)	Fiche de maintenance non signée ou non remplie	Sanction civile minimale à modérée		
(j)	Inspection du travail effectué et approuvé pour la remise en service effectuée par une personne autre qu'un inspecteur qualifié	Sanction civile maximale à 30 jours de suspension	Jusqu'à 30 jours de suspension	
(k)	Système adéquat d'inspection donnant un contrôle de qualité satisfaisant non existant	Sanction civile modérée à 30 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce qu'il y ait un système adéquat d'inspection	Jusqu'à 30 jours de suspension et ensuite jusqu'à ce qu'il y ait un système adéquat d'inspection	
(l)	Conservation ou altération d'un article qualifié, sans utilisation des données, de l'équipement ou des installations techniques	Sanction civile maximale à 30 jours de suspension	Jusqu'à 30 jours de suspension	
(m)	Maintenance, réparations, altérations ou inspections requises non effectuées ou effectuées incorrectement	Sanction civile modérée à maximale	Jusqu'à 30 jours de suspension	
(n)	Conservation ou altération d'une cellule, d'un groupe motopropulseur, d'une hélice, d'un instrument, d'une radio ou d'un accessoire pour lequel il n'est pas qualifié	Sanction civile maximale à révocation	Suspension ou révocation	

(o) Défauts ou conditions de non-navigabilité pas signalés à la Régie en temps opportun	Sanction civile modérée à maximale		
(p) Impératifs relatifs aux hangars et aux installations non satisfaits	Sanction civile modérée à suspension jusqu'à ce que les impératifs relatifs aux hangars et installations soient satisfaits		
(q) Changement d'emplacement de hangars ou d'installations sans approbation préalable par écrit	Sanction civile modérée à suspension jusqu'à ce que l'approbation soit obtenue		
(r) Fonctionnement en tant que poste de réparation sans certificat de poste de réparation	Sanction civile maximale		
(s) Refus d'autorisation d'inspection à l'autorité	Sanction civile maximale à suspension jusqu'à ce que à l'autorité soit autorisée à inspecter	Suspension indéfinie jusqu'à ce que la Régie soit autorisée à inspecter	
3. Personnel de maintenance de l'aviation générale			
(a) Données relatives à l'aéronef pas passées en revue après des réparations ou altérations majeures		De 30 à 60 jours de suspension	
(b) Maintenance non effectuée ou effectuée incorrectement		De 30 à 120 jours de suspension	
(c) Inspection non effectuée correctement par un mécanicien		De 30 à 60 jours de suspension	
(d) Inspection non enregistrée par un mécanicien		De 15 à 30 jours de suspension	
(e) Inspection non correctement effectuée par le titulaire de l'autorisation d'inspection		Suspension de 60 jours à révocation	
(f) Inspection non enregistrée par le titulaire de l'autorisation d'inspection		De 15 à 30 jours de suspension	
(g) Maintenance effectuée par une personne ne détenant pas de certificat	Sanction civile modérée à maximale		
(h) Maintenance effectuée par une personne excédant les limitations du certificat		De 15 à 60 jours de suspension	
(i) Approbation inappropriée de remise en service		De 30 à 120 jours de suspension	
(j) Écritures de maintenance non effectuées		De 30 à 60 jours de suspension	
(k) Description adéquate du travail effectué non indiquée		De 15 à 30 jours de suspension	
(l) Falsification des dossiers de maintenance		Révocation	
V. VIOLATIONS DE L'IMMATRICULATION PAR LE PROPRIETAIRE/EXPLOITANT DE L'AERONEF			
(a) Exploitation d'un aéronef qui n'est pas immatriculé		De 30 à 90 jours de suspension de brevet de pilote	
(b) Exploitation d'un aéronef sans un	Sanction civile minimale à	De 30 à 90 jours de	

certificat d'immatriculation d'aéronef en vigueur et valide à bord	maximale seulement si l'exploitant est différent du pilote	suspension du brevet de pilote	
(c) Non-retour d'un certificat d'immatriculation d'aéronef qui n'est plus en vigueur	Sanction civile minimale	Révocation du certificat d'immatriculation de l'aéronef	
(d) Utilisation d'un aéronef immatriculé pour se livrer à/ou faciliter des activités illégales		Révocation obligatoire du certificat d'immatriculation d'aéronef et de tous les autres certificats d'immatriculation d'aéronef délivrées à son propriétaire et révocation de toutes les licences et de tous les certificats médicaux de personnel	

Appendice 5 : Tableau de sanctions recommandées dans le domaine AGA

Tableau 1 : Echelle des amendes administratives en cas d'infraction aux règles du domaine AGA

Partie contrevenante	Montant de la sanction civile (en Franc CFA)
Exploitants d'aérodrome	Maximum : Entre 20 000 000 et 30 000 000 f CFA Modéré : Entre 10 000 000 et 19 999 999 f CFA Minimum : Entre 1 000 000 et 9 999 999 f CFA

Tableau 2 : Infractions constatées et sanctions recommandées

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
I. EXPLOITANTS AERIENS ET D'AERODROME		
I.1 EXPLOITANTS D'AERODROME		
1. Manuel d'exploitation d'aérodrome		
(a) Manuel non tenu à jour	Sanction civile minimale	Le certificat/autorisation d'exploitation n'est pas suspendu
(b) Manuel ne donnant pas des informations et procédures adéquates	Sanction civile modérée à maximale	Le certificat/autorisation d'exploitation n'est pas suspendu
(c) Non distribution du manuel au personnel approprié	Sanction civile minimale	Le certificat/autorisation d'exploitation n'est pas suspendu
(d) Utilisation d'un aérodrome sans autorisation d'exploitation, ni certificat valide	Sanction civile modérée à maximale	
2. Spécification relatives aux opérations de maintenance et d'inspection d'aérodrome		Le certificat/autorisation d'exploitation n'est pas suspendu
(a) Opérations contraires aux spécifications — non-conformité technique	Sanction civile minimale	Le certificat/autorisation d'exploitation n'est pas suspendu
(b) Opérations contraires aux spécifications — effet négatif potentiel ou réel sur la sécurité des opérations	Sanction civile modérée à maximale	Le certificat/autorisation d'exploitation n'est pas suspendu
(c) Maintenance/inspection non effectuée ou incorrecte	Sanction civile minimale à modérée	Le certificat/autorisation d'exploitation n'est pas suspendu
3. Non fourniture adéquate de service, maintenance et inspection des installations et de l'équipement.	Sanction civile modérée à maximale	Le certificat/autorisation d'exploitation n'est pas suspendu
4. Programme de formation		
(a) Absence d'un programme de formation	Sanction civile minimale à modérée	Le certificat/autorisation d'exploitation n'est pas suspendu
(b) Absence de mise en œuvre d'un programme	Sanction civile minimale à	Le certificat/autorisation

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure concernant les certificats
de formation	modérée	d'exploitation n'est pas suspendu
(c) Programme de formation du personnel inadéquate	Sanction civile minimale à modérée	Le certificat/autorisation d'exploitation n'est pas suspendu
5. Dossiers et rapports		
(a) Pas de dossiers/rapports précis d'inspection et d'entretien	Sanction civile minimale à modérée	Le certificat/autorisation d'exploitation n'est pas suspendu
(b) Rapports relatifs aux altérations ou réparations majeures non mis à disposition aux concernés	Sanction civile minimale à modérée	Le certificat/autorisation d'exploitation n'est pas suspendu
(d) Dossiers d'entretien non tenus à jour	Sanction civile minimale à modérée	Le certificat/autorisation d'exploitation n'est pas suspendu
6. Manuel non tenu à jour	Sanction civile minimale	De 30 à 90 jours de suspension
7. Utilisation d'un aérodrome sans autorisation d'exploitation, ni certificat valide	Sanction civile maximale	

Appendice 6 : Tableau de sanctions recommandées dans le domaine ANS

Partie contrevenante	Montant de la sanction civile (en Franc CFA)
Fournisseurs de services de la navigation aérienne	Maximum : Modéré : Minimum :

Tableau 2 : Infractions constatées et sanctions recommandées

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure à l'encontre de l'ANSP
i.		
FOURNISSEUR DE SERVICES DE LA NAVIGATION AERIENNE		
1. Privilèges pour la fourniture des services de la navigation aérienne		
Absence de certificat pour la fourniture des services de la navigation aérienne	Sanction civile modérée à maximale	Suspension immédiate de l'activité
2. Ressources humaines		
(a) Non établissement des politiques de recrutement et de formation du personnel	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(b) Non établissement d'une méthode de détermination de l'effectif cible	Sanction civile modérée à maximale	Surveillance renforcée
(c) Non établissement des descriptions d'emploi pour son personnel technique	Sanction civile modérée à maximale	Surveillance renforcée
(d) Non établissement d'une méthode de détermination de l'effectif cible	Sanction civile modérée à maximale	Surveillance renforcée
3. Manuel d'exploitation		
(a) Absence d'une manuel d'exploitation	Sanction civile minimale	Surveillance renforcée
(b) Manuel non tenu à jour	Sanction civile minimale	Surveillance renforcée
(c) Manuel ne donnant pas des informations et procédures adéquates	Sanction civile modérée à maximale	Surveillance renforcée
(d) Non distribution du manuel au personnel approprié	Sanction civile minimale	Surveillance renforcée
4. Programme de formation		
(a) absence d'un programme de formation	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(b) absence de mise en œuvre d'un programme de formation	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(c) mise en œuvre partielle d'un programme de formation		Surveillance renforcée
(d) Programme de formation du personnel inadéquat	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
5. Procédures opérationnelles		
(a) absence de procédure de tenue de dossier du personnel technique	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(b) non mise en œuvre ou mise en œuvre partielle d'une procédure d'exploitation	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(c) absence de procédure relative au collationnement	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(d) absence de procédures d'urgence (ATS)	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Mesure à l'encontre de l'ANSP
(e) absence de dossiers d'examen de sécurité	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(f) Absence de personnel qualifié pour effectuer des examens de sécurité	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(g) Absence de procédure de vérification en vol (PANS OPS)	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(h) Absence de procédure d'inspection en vol (CNS)	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(i) Non-respect des minimas opérationnels d'aérodrome dans les publications des procédures d'approche aux instruments	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(j) Non-respect des compétences, aptitudes techniques et opérationnelle dans la fourniture des services associés aux domaines suivants ATS/AIS/MAP/MET et CNS/SAR (cfr. RAG 7.0)	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(k) Non-respect des méthodes de travail et procédures opérationnelles dans la fourniture des services associés aux domaines suivants ATS/AIS/MAP/MET et CNS/SAR (cfr. RAG 7.0)	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(l) Non-respect des exigences relatives à la sécurité des services dans les domaines suivants ATS/CNS	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(m) Non-respect des conditions minimales de qualification des concepteurs de cartes aéronautiques (cfr. RAG 7.0 – Annexe VIII. Partie 3)	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(n) Non-respect des exigences à respecter dans la conception, la réalisation et la publication des cartes aéronautiques (cfr. RAG 7.0 – Annexe VIII. Partie 4)	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
6. Système qualité		
(a) Absence d'établissement d'un système qualité	Sanction civile minimale à modérée	Surveillance renforcée
(b) Non-respect des procédures d'audit	Modéré	Surveillance renforcée
(c) Non-respect du Programme d'audit	Modéré à maximum si récidive	Surveillance renforcée
(d) Non-respect des délais dans le traitement des écarts	Modéré	Surveillance renforcée
(e) Pas de retour au Dirigeant responsable dans les délais Règlementaire (revue de direction)	Maximum	Surveillance renforcée
7. Système de Gestion de la Sécurité		
(a) Manuel SGS non tenu à jour	Minimum	Surveillance renforcée
(b) Non-respect de la politique sécurité	Modéré	Surveillance renforcée
(c) Pas de gestion du risque	Maximum	Surveillance renforcée
(d) Pas de promotion de la sécurité	Modéré	Surveillance renforcée
(e) Pas d'assurance de la sécurité	Modéré	Surveillance renforcée
(f) Politique qualité non diffusée à l'ensemble du personnel technique	Modéré	Surveillance renforcée

Appendice 7 : Tableau de sanctions recommandées dans le domaine AVSEC

Tableau 1 : Tableau 1 : Echelle des amendes administratives en cas d'infraction aux règles du domaine AVSEC

Partie contrevenante	Montant de la sanction civile (en Franc CFA)
	Maximum : Entre 20 000 000 et 30 000 000 f CFA Modéré : Entre 10 000 000 et 19 999 999 f CFA Minimum : Entre 1 000 000 et 9 999 999 f CFA

Tableau 2 : Infractions constatées et sanctions recommandées

Infraction	Sanction recommandée par infraction	Passager	Mesure concernant les PN
IV. VIOLATIONS EN MATIERE DE SURETE ET DE SECURITE PAR DES PERSONNES INDIVIDUELLES			
1. Bagages enregistrés			
(a) Non déclaration d'une arme à feu	Sanction civile minimale		
(b) Non déclaration d'engin incendiaire/explosif	Jusqu'à sanction civile maximale et/ou transfert au pénal		
2. Accompagnateur/personnel			
(a) Possession d'une arme à feu ou d'autres armes dangereuses ou létales (y compris les matraques électroniques) ou d'objets tranchants ou pointus			
i. Au point de filtrage sans circonstances aggravantes	Sanction civile minimale		
ii. Au point de filtrage avec circonstances aggravantes	Sanction civile modérée à maximale		
iii. Dans une zone stérile sans circonstances aggravantes	Sanction civile minimale à modérée		
iv. Dans une zone stérile avec circonstances aggravantes	Sanction civile modérée à maximale		
(b) Possession d'une matière incendiaire/explosive ou substances chimiques et toxiques au point de filtrage ou dans la zone stérile.	Sanction civile modérée à maximale et/ou transfert au pénal		
(c) Dissimulation d'une arme à feu (chargée ou non), d'une autre arme dangereuse ou létale (y compris les matraques électroniques) ou d'objets pointus ou tranchants, d'une matière incendiaire/explosive ou d'une substance chimique ou toxique à un point de filtrage ou dans une zone stérile.	Sanction civile maximale et/ou transfert au pénal		
(e) Intrusion par la force dans les zones stériles	Sanction civile minimale à modérée		
(f) Manque de respects aux personnels de sureté	Sanction civile minimale à		

(injures et violences physique)	modérée		
3. Passagers : Ayant l'intention d'embarquer			
(a) Possession d'une arme dangereuse ou létale (y compris les matraques électroniques, masse, etc., mais à l'exclusion des armes à feu et engins incendiaires/explosifs) pouvant être accessible en vol lors d'un transport aérien :			
i. Au point de filtrage	Sanction civile modérée à maximale		
ii. Au point de filtrage avec circonstances aggravantes	Sanction civile modérée à maximale		
iii. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef sans circonstances aggravantes	Sanction civile minimale à modérée		
iv. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef avec circonstances aggravantes	Sanction civile modérée à maximale		
(b) Possession d'une arme à feu non chargée pouvant être accessible en vol lors d'un transport aérien mais sans accès aux munitions :			
i. Au point de filtrage sans circonstances aggravantes	Sanction civile minimale à modérée		
ii. Au point de filtrage avec circonstances aggravantes	Sanction civile maximale		
iii. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef sans circonstances aggravantes	Sanction civile modérée		
iv. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef avec circonstances aggravantes	Sanction civile maximale		
(b) Possession d'une arme à feu chargée pouvant être accessible en vol lors d'un transport aérien, ou avec munitions accessibles :			
i. Au point de filtrage sans circonstances aggravantes	Sanction civile modérée à maximale		
ii. Au point de filtrage avec circonstances aggravantes	Sanction civile maximale		
iii. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef sans circonstances aggravantes	Sanction civile modérée à maximale		
iv. Dans une zone stérile ou à bord d'un aéronef avec circonstances aggravantes	Sanction civile maximale		
(d) Dissimulation ingénieuse d'une arme dangereuse ou létale (y compris les matraques électroniques, mais à l'exclusion des armes à feu et des engins incendiaires/explosifs) au point de filtrage, dans la zone stérile ou à bord d'un aéronef.	Sanction civile maximale et/ou transfert au pénal		
(e) Possession, au point de filtrage, dans la	Sanction civile maximale		

	zone stérile ou à bord d'un aéronef, d'un engin incendiaire/explosif pouvant être accessible en vol pendant le transport aérien.	et/ou transfert au pénal		
(f)	Dissimulation ingénieuse d'une arme à feu ou d'un engin incendiaire/explosif au point de filtrage, dans la zone stérile ou à bord d'un aéronef.	Sanction civile maximale et/ou transfert au pénal		
4.	**Autres actes**			
(a)	Entrée dans une zone stérile sans être passé par le filtrage — sans circonstances aggravantes	Sanction civile minimale		
(b)	Entrée dans une zone stérile sans être passé par le filtrage — avec circonstances aggravantes	Sanction civile modérée à maximale		
(c)	Communiquer ou faire passer des informations fausses concernant une tentative d'acte qui serait un crime interdit aux termes de la Loi n°23/2016 portant Code de l'aviation civile	Sanction civile maximale		
(d)	Menacer de commettre un acte manifeste ou autre tentative d'utiliser ou de montrer dangereusement une arme à feu, un engin incendiaire/explosif ou autre arme létale ou dangereuse (y compris les matraques électroniques)	Sanction civile maximale et/ou transfert du dossier au pénal		
(e)	Violation du Titre IV de la Loi n°23/2016 portant Code de l'aviation civile	Sanction civile maximale et/ou transfert du dossier au pénal		
5.	**Passagers indisciplinés**			
(a)	Interférence avec un membre de l'équipage	Sanction civile modérée à maximale et/ou transfert au pénal		
(b)	Voies de fait ou menace de voies de fait contre un membre de l'équipage de conduite ou de cabine	Entre 500.000 FCFA et 5.000.000 F CFA et/ou transfert au pénal		
(c)	Voies de fait ou menace de voies de fait contre une personne autre qu'un membre de l'équipage	Entre 500.000 FCFA et 5.000.000 F CFA et/ou transfert au pénal		
(d)	Agir d'une façon qui constitue une menace immédiate à la sécurité de l'aéronef ou d'autres personnes qui se trouvent à bord	Entre 500.000 FCFA et 5.000.000 F CFA et/ou transfert au pénal		
(e)	Fumer lorsque la consigne lumineuse d'interdiction de fumer est allumée	Sanction civile maximale		
(f)	Fumer dans les toilettes d'un aéronef	Sanction civile maximale		
(g)	Altérer le détecteur de fumée	Entre 500.000 FCFA et 5.000.000 F CFA et/ou transfert au pénal		
(h)	Ne pas boucler la ceinture de sécurité lorsque la consigne lumineuse « boucler les ceintures » est allumée	Sanction civile minimale à modérée		
(i)	Ne pas occuper un siège ou une couchette approuvé avec ceinture de sécurité et, si elles sont installées, des	Sanction civile minimale à modérée		

bretelles de sécurité correctement portées lors du mouvement en surface, du décollage ou de l'atterrissage			
(j) Faire fonctionner un appareil électronique portatif	Sanction civile minimale		
(k) Consommer des boissons alcoolisées non servies par l'exploitant	Sanction civile minimale		
6. Exécution spéciale — personnes pointant un faisceau laser sur un aéronef			
(a) Violation unique, pour la première fois, par inadvertance ou non délibérée par la personne	Sanction civile minimale ; plus élevée si la personne détient un certificat de personnel navigant et devrait réaliser le danger potentiel associé à cet acte		
(b) Violation délibéré par une personne ne détenant pas un certificat de personnel navigant	Entre 500.000 FCFA et 5.000.000 F CFA et/ou transfert au pénal		
(c) Violation délibérée par un détenteur de certificat de personnel navigant, qu'il ait ou non exercé les privilèges de son certificat au moment de la violation	Sanction civile maximale	Révocation (outre la sanction civile)	
7. Falsification			
(a) Écriture, reproduction ou altération intentionnellement fausse ou frauduleuse sur une demande de licence, certificat, qualification ou approbation		Révocation des certificats autorisés	
8. Divers			
(a) Transport de substances illégales à bord d'un aéronef		Révocation	
(b) Effectuer une exploitation sans le certificat d'exploitation requis		De 60 à 120 jours de suspension	
(c) Mésusage d'un moyen d'identification approuvé par l'aérodrome	Sanction civile minimale à modérée		
(d) Établissement d'une déclaration incorrecte sur une demande de licence ou de certificat médical de personnel		Suspension indéfinie (en attendant la correction de la demande et la détermination des qualifications) ou révocation de la licence ou du certificat médical de personnel	
(e) Refus de produire la licence et/ou le certificat médical associé		De 30 jours de suspension à révocation jusqu'à la production	

Appendice 8 : Tableau de sanctions recommandées pour le transport marchandises dangereuses

Tableau 1 : Echelle des amendes administratives en cas d'infraction aux règles sur le transport aérien de marchandises dangereuses

Partie contrevenante	Montant de la sanction civile (en Franc CFA)
	Maximum : Entre 20 000 000 et 30 000 000 f CFA Modéré : Entre 10 000 000 et 19 999 999 f CFA Minimum : Entre 1 000 000 et 9 999 999 f CFA

Tableau 2 : Infractions constatées et sanctions recommandées

Infractions	**Sanction recommandée par infraction**	**Mesure concernant les transporteurs aériens ou les organismes**
Non-conformité aux exigences générales de transport des marchandises dangereuses	Sanction civile modérée à maximale	Entre 500.000 FCFA et 20.000.000 F CFA d'amende et Suspension/retrait d'agrément
Mauvaise acceptation des marchandises dangereuses pour le transport aérien (quantité, étiquetage, marquage, emballage et les documents d'expédition)	Sanction civile minimale à maximale et/ou transfert au pénal	Amende de 1.000.000 FCFA à 30.000.000 F CFA outre la suspension/retrait de l'agrément
Mauvaise inspection d'une expédition de marchandises dangereuses	Sanction civile minimale	Amende de 1.000.000 FCFA à 5.000.000 F CFA
Utilisation d'un personnel non formé ou mal formé en marchandises dangereuses	Sanction civile minimale à maximale	Amende de 1.000.000 FCFA à 30.000.000 F CFA outre le retrait de l'agrément
Stockage et arrimage inapproprié des marchandises dangereuses à bord de l'aéronef	Sanction civile modérée à maximale	Amende de 5.000.000 FCFA à 30.000.000 F CFA outre la suspension/retrait de l'agrément
Absence de formation en marchandises dangereuses et non conservation des preuves de la formation	Sanction civile modérée à maximale et/ou transfert au pénal	Amende de 5.000.000 FCFA à 20.000.000 F CFA outre le retrait de l'agrément
Instructeurs dispensant des cours de marchandises dangereuses sans l'agrément de l'ANAC	Sanction maximale et transfert au pénal	Amende de 5.000.000 FCFA à 20.000.000 F CFA outre la suspension de l'agrément
Absence de notification (NOTOC) au pilote commandant de bord	Sanction maximale	Amende de 5.000.000 FCFA à 20.000.000 F CFA outre la suspension de l'agrément
Violation intentionnelle ou autres violations aggravées	Jusqu'à sanction civile maximale et/ou transfert au pénal	Amende de 5.000.000 FCFA à 20.000.000 F CFA outre la suspension de l'agrément