

CIRCULAIRE N° 1201114 /MINT/DAC RELATIVE AUX  
PROCEDURES DE CONTROLE D'EXPLOITATION TECHNIQUE

## 1 - GENERALITES

### 1.1 But des procédures d'inspection

Conformément à l'Annexe 6 de l'OACI -1<sup>ère</sup> Partie - à la réglementation opérationnelle, l'Administration de l'Aviation Civile (AAC) doit nécessairement exercer un contrôle formel et permanent sur tout exploitant camerounais qui assure ou se propose d'assurer un service de transport aérien commercial.

Il est indispensable que toutes les inspections obéissent à une norme commune. Elles doivent suivre les méthodes et critères établis dans cette lettre circulaire de manière à éliminer les contradictions qui résulteraient de l'emploi de procédures différentes, en fonction de l'inspecteur par exemple.

Ce document a été réalisé à l'aide de la documentation OACI Il est appelé à évoluer dans le temps.

### 1.2 Responsabilité de l'Administration de l'Aviation Civile

L'Administration de l'Aviation Civile et l'exploitant lui-même se partagent les responsabilités en ce qui concerne la sécurité des vols :

- L'AAC assume implicitement sa responsabilité en acceptant les normes et pratiques recommandées internationales liées à la sécurité de la Navigation Aérienne que vise l'article 37 de la convention relative à l'aviation civile internationale.

L'AAC peut choisir divers moyens pour s'acquitter de sa responsabilité mais rien ne saurait en aucun cas l'en dégager.

- L'exploitant est responsable de la sécurité des services aériens qu'il assure. Il lui incombe également de se conformer aux divers règlements opérationnels promulgués au Cameroun. Ces règlements, considérés comme le moyen choisi par l'Etat pour mettre en application les dispositions des annexes de l'OACI ne suffisent cependant pas pour fournir à l'exploitant les instructions complètes et détaillées pour assurer son exploitation. Il lui appartient donc d'élaborer des consignes opérationnelles nécessaires à la sécurité, la régularité et l'efficacité de son exploitation. Le principal moyen dont dispose l'exploitant pour publier ses consignes opérationnelles est le manuel d'exploitation (manex).

## 2 – INSPECTION DE L'EXPLOITATION

### 2.1 Responsabilité

L'inspection de l'exploitation consiste à mener les enquêtes préalables à la délivrance du Certificat de Transporteur Aérien et de procéder d'une manière suivie au contrôle et à l'inspection de l'exploitation.

### 2.2 Personnel d'inspection

Les sociétés de surveillance agréées et le personnel de l'AAC dûment désigné sont chargés du contrôle d'exploitation technique des aéronefs utilisés pour le transport commercial.

Le Directeur de l'Administration de l'Aviation Civile peut charger des membres compétents du personnel de l'exploitant de remplir certaines fonctions d'inspections comme les contrôles de compétences des pilotes, les contrôles de routes, etc.

Le personnel ainsi désigné de l'exploitant doit rester sous le contrôle technique et sous la direction de l'AAC lorsqu'il exerce ces fonctions.

### 2.3 Fonction et responsabilité de l'inspecteur

Le service d'inspection a pour fonction principale de déterminer le niveau opérationnel de sécurité que l'exploitant est en mesure de réaliser et qu'il réalise dans la pratique.

A cette fin, le travail de l'inspecteur consiste à inspecter, évaluer, rédiger des rapports et formuler des recommandations.

Toutes les insuffisances notées doivent être portées à l'attention du personnel en cause. Si les mesures nécessaires pour remédier à la situation ne sont pas prises dans un délai raisonnable, l'inspecteur en réfère au Directeur de l'Administration de l'Aviation Civile s'il faut imposer des restrictions à l'exploitation ou prendre des mesures à l'égard de l'exploitant ou de son personnel.

L'inspecteur doit rester en rapport avec les exploitants afin d'évaluer le fonctionnement de leur entreprise ainsi que la façon dont le personnel s'acquitte des tâches liées aux vols, à la maintenance et à la formation.

## 3 – CONDUITE DES INSPECTIONS

Le service des inspections est tenu de fournir à l'Administration de l'Aviation Civile, ainsi qu'à chaque entreprise de transport sous surveillance, les documents suivants :

- Compte rendu ou rapport détaillé de chaque opération de surveillance. Y figureront notamment les mesures prises en cas de déviation ou manquement, ou les recommandations ;
- Un rapport annuel sur le suivi de chaque entreprise de transport.

Les dates d'intervention concernant les inspections et les audits doivent être déterminées suffisamment à l'avance d'un commun accord entre l'inspecteur et les responsables des services concernés de l'exploitant.

Chaque entreprise a la charge des contrôles qui sont exercés spécialement à son égard dont l'Administration de l'Aviation Civile fixe annuellement le taux.

En cas d'inspection à effectuer en vol, un ordre de mission sera délivré par le Directeur de l'AAC. Un titre de transport sera délivré gratuitement par l'exploitant.

L'inspecteur concerné a accès au poste de pilotage sur présentation de l'ordre de mission, sous réserve de l'accord du commandant de bord.

NOTA : Les sondages et les enquêtes peuvent s'effectuer sans préavis.

## 4 – TYPES D'INSPECTIONS

### 4.1 Inspection avant autorisation d'exploitation

Les inspections avant autorisation seront traitées dans un autre document.

### 4.2 Contrôle des exploitants autorisés

#### 4.2.1 Inspections suivant protocoles

##### 4.2.1.1 Aire de trafic

L'inspection de l'aire de trafic permet d'observer une opération en cours et ainsi d'évaluer les procédures utilisées et la compétence du personnel qui y participe. Elle peut se dérouler à la Base principale ou en escale. Il s'agit du contrôle « sur le terrain » des procédures par le personnel au sol et les équipages. Ainsi que de l'état des appareils, en particulier sur les points suivants :

- Dispatch
- Chargement
- Documentation avion
- Etat aéronef / Travaux reportés
- Situation équipage
- Sécurité à bord
- Handling.

##### 4.2.1.2 Cabine / Personnel navigant de cabine

L'inspection s'effectue avant, pendant et après le vol et permet de constater le respect des procédures en particulier sur les points suivants :

- équipements d'urgence
- équipement de cabine
- office
- consignes aux passagers
- procédures de travail

##### 4.2.1.3 Relevé d'activité équipage PNT et PNC

Les équipages en poste lors des inspections relatives à 4.2.1.1 ou à 4.2.1.2 pourront faire l'objet d'un contrôle plus approfondi au bureau de suivi du personnel sur les points suivants :

- Titres
- Maintien des compétences
- Contrôles
- Expérience récente
- Visite médicale
- Heures de vol et des repos
- Formation
- Etc.

Les inspections citées en 4.2.1.1, 4.2.1.2 et 4.2.1.3 sont confiées au personnel de niveau pilote (privé ou professionnel) ou au technicien de la circulation aérienne. Les ingénieurs de l'aviation civile responsables des licences du personnel navigant peuvent exercer les inspections de cabine.

#### 4.2.1.4 Route

Les inspections en route ont principalement pour objet de vérifier si les procédures et pratiques du contrôle d'exploitation, les installations, l'équipement et les services utilisés sont satisfaisants, et d'évaluer l'aptitude du personnel en vol et au sol chargé d'assurer l'exploitation autorisée.

Les inspections en route sont confiées à des inspecteurs de vol qualifiés sur le type d'aéronef et sur la route qui sera suivie et en présence d'un spécialiste de la navigation ou de l'avionique pour observer le déroulement de vol.

#### 4.2.1.5 Base

L'inspection de la base a pour but d'évaluer l'organisation, la gestion des installations, l'équipement, les manuels, le personnel, et les dossiers de maintenance et de formation

Lors de cette inspection, l'inspecteur examinera :

- Les documents concernant le programme de formation ;
- Le dossier de formation de chaque personnel de l'entreprise (maintenance, vol, sol, simulateur, etc.) ;
- Dossiers d'exploitation et de vol ;
- Etat de maintenance des aéronefs ;
- Contrôle de compétence des équipages de conduite

Cette inspection se fera sous forme d'audits par des ingénieurs chargés de l'exploitation ou de la navigabilité des aéronefs.

### 4.2.2 Autres contrôles

#### 5.2.2.1 L'audit

L'audit consiste en une étude approfondie des méthodes de travail dans un domaine restreint par comparaison avec une référence figée. Cette action permet de découvrir en particulier les anomalies importantes du système et parfois des textes de référence.

### 5.2.2.2 Le sondage

C'est une action directe en temps réel ; il consiste en un test de conformité portant sur le matériel, la documentation, les méthodes. Il permet le plus souvent de mettre à jour de petites anomalies ; celles-ci pouvant donner lieu à une enquête.

### 5.2.2.3 L'enquête

L'enquête consiste en un approfondissement des causes inhérentes à une anomalie constatée lors d'un audit ou d'un sondage. Lorsque la cause est identifiée, il est nécessaire de s'assurer que la même cause n'a pas provoqué d'autres anomalies.

## 5 – FREQUENCE DES INSPECTIONS

La fréquence des inspections est fonction de l'importance et de la diversification des activités de l'entreprise à contrôler.

Un programme d'inspection prévisionnel est remis à chaque exploitant en début d'année.

A titre indicatif, les fréquences d'inspections suivantes pourront être adoptées :

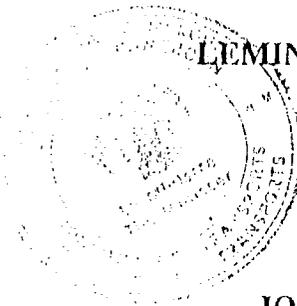
TITRE	FREQUENCES
Aire de trafic	trimestrielle
Escale	3 escales/an
Route	trimestrielle
Base	Semestrielle
Audit	Semestrielle
Sondage	sur décision de l'inspecteur
Enquête	suivant nécessité

## 6 – ANNEXE

- Annexe 1 : Inspection des aires de trafic
- Annexe 2 : Relevés d'activité Equipage (PNT / PNC)
- Annexe 3 : Manuels, registres et relevés
- Annexe 4 : Visite de conformité
- Annexe 5 : Inspection escale et cabine

YAOUNDE LE, 29 OCT. 1999

LE MINISTRE DES TRANSPORTS



JOSEPH TSANGA ABANDA