

0 0 0 2 5 1
INSTRUCTION N°- _____ / CCAA/DG/DSA du 27 MAI 2009
relative aux inspections de la sécurité des vols.-

1- But et procédure de l'inspection

Conformément au décret N°-2003/2028/PM du 04 septembre 2003 portant réglementation des titres, documents et contrôles relatifs à la sécurité aéronautique et à ses différents arrêtés d'application, la Cameroon Civil Aviation Authority (CCAA) doit exercer un contrôle formel et permanent sur tout exploitant camerounais qui assure ou se propose d'assurer un service de transport aérien commercial, du travail aérien ou de l'aviation générale.

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

2- Responsabilité de la CCAA

2.1- Organisation

De par les règlements opérationnels applicables, la CCAA et l'exploitant se partagent les responsabilités en ce qui concerne la sécurité des vols.

Pour assumer ses responsabilités, la CCAA a mis en place dans son organisation, la Direction de la Sécurité Aéronautique (DSA) avec en son sein une Sous-direction des normes de Vol (SDNV). Cette sous direction est composée de trois services :

- le service de la Navigabilité et de la Maintenance des Aéronefs (NMA)
- le service de l'Exploitation Technique des Aéronefs (ETA)
- le service des personnels aéronautiques (PA).

Une coordination étroite est demandée aux trois services lors de la réalisation de certaines activités et des lettres d'accord doivent être établies au préalable pour la mise en œuvre desdites activités.

2.1.1 Le service de la Navigabilité et de la Maintenance des Aéronefs (NMA)

Les responsabilités du service NMA couvrent :

- la validation de la certification primaire des aéronefs à immatriculer ;
- l'immatriculation des aéronefs ;
- la certification individuelle et la surveillance continue des aéronefs immatriculés ;

- la surveillance continue des aéronefs d'immatriculation étrangère utilisés au Cameroun en vertu d'un accord de transfert de supervision ou du 83bis ;
- l'approbation des organismes de maintenance ;
- la certification des exploitants d'aéronefs –aspect maintenance ;
- les licences des personnels de maintenance des aéronefs en accord avec le service des Personnels Aéronautiques (PA).

2.1.2 Le service Exploitation Technique des Aéronefs (ETA)

Le service ETA est responsable :

- de la conduite des investigations préliminaires pour l'obtention du titre de transporteur aérien en collaboration avec le service concerné de la Direction des Transports Aériens et de la Réglementation ;
- de la certification et de la surveillance continue des entreprises de transport aérien en coordination avec toutes les autres structures concernées de la CCAA ;
- de la certification de l'entreprise de travail aérien en collaboration avec le service NMA ;
- de l'acceptation d'utilisation des aéronefs en aviation générale.

2.1.3 Le service des Personnels Aéronautiques (PA)

Réservé

2.2- Personnel

Le succès du système mis en place à la SDNV dépend de la **compétence** des personnels techniques et des inspecteurs à remplir efficacement leurs responsabilités. Idéalement, le personnel de l'inspection de la SDNV doit avoir au moins des qualifications égales à celles des personnels de l'industrie.

Pour atteindre ce but, des plans de formation triennale sont élaborés et mis en œuvre pour permettre aux inspecteurs pendant la période de leur habilitation et aux personnels techniques de posséder l'éducation et l'expérience technique nécessaires pour la réalisation de leurs missions.

2.3- Fonctions et responsabilités des inspecteurs

La fonction primaire de la SDNV est 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 notamment à :

- a) conduire les inspections de routine (hangars, locaux, ateliers, aires de trafic, en route, base, etc.) et à effectuer les fonctions de surveillance et de vérification considérées nécessaires à des intervalles prescrits ;
- b) conduire les inspections et la surveillance conformément au programme d'inspection établi et aux procédures standards contenues dans les manuels des inspecteurs ;
- c) porter à l'attention de l'exploitant, par écrit, toute insuffisance significative à laquelle doit être apportée une action corrective ;
- d) rédiger des rapports détaillés de chaque inspection ou enquête selon la manière prescrite ;

- e) enquêter et porter à l'attention de la hiérarchie toute violation possible à la loi portant régime de l'aviation civile et aux règlements applicables ainsi qu'aux instructions ;
- f) analyser et évaluer de manière continue la documentation pertinente des opérateurs (manuels d'exploitation, de contrôle de maintenance, de formation, etc.), les politiques des compagnies, les instructions opérationnelles et le système d'amendement de la documentation ;
- g) promouvoir la conformité aux règlements et instructions applicables.

3- Conduite des inspections

3.1- Standardisation

Les inspections sont conduites de manière standard par les inspecteurs d'une même catégorie. A cet effet, les manuels suivants ont été développés :

- Manuel de l'inspecteur
- Manuel de l'inspecteur navigabilité et maintenance
- Manuel de l'inspecteur en vol
- Manuel de l'inspecteur sécurité cabine
- Manuel de l'inspecteur marchandises dangereuses

Par ailleurs, la SDNV doit instaurer des réunions fréquentes entre les inspecteurs et les personnels techniques pour un échange d'idées et d'expériences ; ce qui facilitera également la standardisation.

3.2 Programme d'inspection

Au début de chaque année, le SDNV en collaboration avec les chefs de services concernés doit élaborer un programme d'inspection. Ce programme doit comporter les items suivants pour chaque opérateur :

- Inspection des installations au sol
- Inspection d'aire de manœuvre
- Inspection en route
- Inspection de base

3.2.1 Inspection des installations au sol

Cette inspection doit être conduite périodiquement dans chaque escale où l'exploitant utilise des installations et les services en rapport avec son exploitation. L'objectif est de s'assurer que ces installations répondent aux dispositions réglementaires établies (équipements et installations de navigation/communication/météorologie, services d'assistance en escale, etc.), qu'elles sont gérées par un personnel qualifié et que les enregistrements requis sont bien maintenus. Cette inspection est menée de préférence quand les opérations de départ ou d'arrivée sont en cours afin d'avoir une bonne lisibilité des opérations à l'escale et l'effectivité des équipements.

3.2.2 Inspection d'aire de manœuvre

L'inspection d'aire de manœuvre permet d'observer une opération en cours et ainsi d'évaluer les procédures utilisées et la compétence du personnel qui y participe.

Le gestionnaire de l'aérodrome doit être informé de cette inspection et l'inspecteur doit obtenir les documents nécessaires pour l'effectuer.

Lorsque l'inspection doit se dérouler hors du Cameroun, la DSA doit obtenir au préalable des autorisations nécessaires.

L'inspection d'aire de manœuvre doit être effectuée sans notification préalable. Elle consiste en une inspection sélective des aéronefs et des équipages en vue de déterminer la disponibilité et/ou la validité des documents requis notamment :

- le certificat d'immatriculation
- le certificat de navigabilité
- la licence de station radio
- le certificat de transporteur aérien
- les copies des assurances
- les licences des pilotes et leurs certificats médicaux
- les documents des personnels navigants de cabine
- le manuel de vol
- le manuel d'utilisation
- le manuel de route validé
- les cartes d'approches aux instruments, les cartes de navigation
- le log de navigation
- les check-lists
- etc.

L'inspection d'aire de manœuvre permet également à l'inspecteur d'évaluer les méthodes et les procédures qu'utilise l'exploitant pour se conformer aux dispositions réglementaires applicables pour :

- la composition de l'équipage, la planification des équipages et les limitations des temps de vol
- les qualifications et licences des membres de l'équipage et leur validité
- les documents des personnels navigants de cabine et leur validité
- les procédures de supervision et de contrôle d'exploitation
- l'information météorologique
- les procédures de chargement de l'aéronef
- les calculs de la masse et du chargement
- les procédures d'avitaillement en carburant
- les procédures d'assistance au sol
- état de fonctionnement de l'aéronef
- équipement de cabine et la sûreté.

3.2.3 Inspection en route

L'inspection en route permet à l'inspecteur d'observer le poste de pilotage et la cabine de l'aéronef pendant le vol, d'évaluer les performances et la compétence de l'équipage technique et des autres membres d'équipage et d'observer la coordination de l'équipage, la vigilance et l'adhésion aux règlements opérationnels et aux règles contenues dans le manuel de l'entreprise ainsi qu'aux dispositions spécifiques d'exploitation.

J

L'intérêt premier de l'inspection en route est d'évaluer l'adéquation et la convenance des pratiques et des procédures de contrôle d'exploitation avec les installations, équipements et services impliqués et la capacité des personnels au sol et en vol à mener l'exploitation comme autorisée.

L'inspecteur doit utiliser cette opportunité pour déterminer la compétence de tout le personnel impliqué à assurer une quelconque responsabilité dans le déroulement du vol de la phase pré-vol à la phase post-vol. Il doit également s'assurer que tous les aspects de l'exploitation sont accomplis suivant les instructions prescrites par l'exploitant et conformément aux règlements applicables.

3.2.4 Inspection de base

L'inspection de base doit être effectuée à la base d'exploitation principale de l'exploitant, à ses bases secondaires et aux installations de maintenance qui ne se trouvent pas auxdites bases.

Le but premier de cette inspection est d'évaluer la convenance de l'organisation, de la gestion, des installations, des équipements, des manuels, des personnels et des enregistrements de l'exploitation, la maintenance et la formation.

En conduisant l'inspection de base, les inspecteurs doivent déterminer que les bâtiments incluant les hangars, les ateliers de maintenance, l'administration, le contrôle d'exploitation, les zones de travail liées à la technique et à la formation sont bien équipés, fonctionnels et adéquats pour l'activité proposée.

Lors de l'inspection en base, l'inspecteur doit :

- examiner les manuels de formations pour déterminer leur précision et validité ;
- s'assurer que les enregistrements de formation sont disponibles pour chaque personnel de l'exploitant requis pour recevoir la formation en maintenance, en vol, au sol, sur simulateur, en contrôle d'exploitation et en urgence ;
- examiner un nombre représentatif de plans de vols, des fiches de masse et centrage, des enregistrements de carburant et de lubrifiant, les carnets de route des aéronefs, des remises en services des aéronefs, des logs de communications/navigation, des logs de voyage (rapport de vol et de voyage) et tout autre document afin de déterminer l'adéquation et la validité des procédures et d'assurer la conformité entre les procédures établies par l'exploitant et les règlements applicables ;
- examiner les enregistrements de maintenance des aéronefs pour s'assurer que chaque aéronef a été maintenu en conformité avec le programme de maintenance approuvé de l'exploitant ;
- s'assurer que les vols de contrôle de compétence des membres d'équipage sont exécutés conformément aux normes et aux fréquences prescrites dans la réglementation applicable.

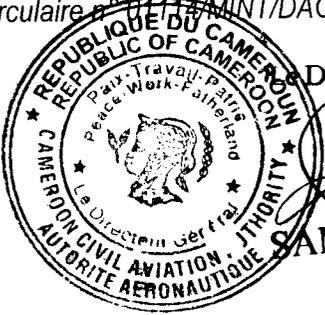
3.3 **Fréquence des inspections**

Dans l'élaboration du programme des inspections annuelle à fournir aux exploitants, la SDNV doit tenir compte des fréquences suivantes :

Titre	fréquence
Inspection des installations en escale	trimestrielle
Inspection des aérodromes réguliers	annuelle
Inspection d'aire de manœuvre	trimestrielle
Inspection de route	trimestrielle
Inspection de base	semestrielle

Les fréquences ci-dessus peuvent être modifiées en fonction de l'importance et de la taille de l'entreprise à inspecter et de la limitation du nombre des inspecteurs au sein de la SDNV.

Note : cette instruction vient en remplacement de la circulaire n° 0177/MINT/DAC du 28 octobre 1999 relative aux procédures de contrôle d'exploitation.


 Directeur Général,
SAMA JUMA Ignatius