

**MINISTERE DES INFRASTRUCTURES,
DU DESENCLAVEMENT ET DES
TRANSPORTS**

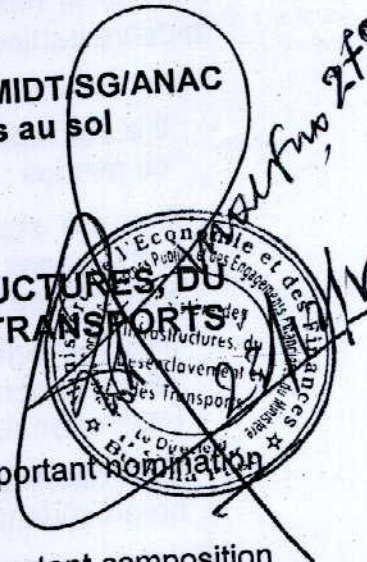
SECRETARIAT GENERAL

**AGENCE NATIONALE DE
L'AVIATION CIVILE**

**BURKINA FASO
UNITE - PROGRES - JUSTICE**

**ARRETE n°2013-0048/MIDT/SG/ANAC
relatif aux inspections au sol
des aéronefs**

**LE MINISTRE DES INFRASTRUCTURES, DU
DESENCLAVEMENT ET DES TRANSPORTS**



- Vu** la Constitution ;
- Vu** le Décret n°2012-1038/PRES du 31 décembre 2012, portant nomination du Premier Ministre ;
- Vu** le Décret n°2013-002/PRES/PM du 02 janvier 2013, portant composition du Gouvernement du Burkina Faso ;
- Vu** le Décret n°2013-104/PRES/PM/SGG-CM du 07 mars 2013, portant attributions des membres du Gouvernement ;
- Vu** le Décret n°2013-582/PRES/PM/MIDT du 15 juillet 2013, portant organisation du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports ;
- Vu** le Décret n°2009-940/PRES/PM/MEF/MT du 31 décembre 2009, portant création de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) ;
- Vu** le Décret n°2010-210/PRES/PM/MT du 27 avril 2010, portant approbation des statuts de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) et ensemble ses modificatifs ;
- Vu** le Décret n° 2010-236/PRES du 14 mai 2010, promulguant la loi n°013-2010/AN du 06 avril 2010, portant Code de l'aviation civile au Burkina Faso ;
- Vu** la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses annexes ainsi que les instruments juridiques de droit aérien international ;
- Vu** le Règlement n°01/2007/CM/UEMOA du 06 avril 2007, portant adoption du Code Communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu** le Décret n°2012-115/PRES/PM/MTPEN/MEF/DEF/MATDS, portant réglementation de la circulation aérienne,

ARRETE

Article 1 : Les inspections mentionnées à l'article 31 du décret n° 2012-115/PRES/PM/MTPEN/MEF/DEF/MATDS du 21 février 2012 portant réglementation de la circulation aérienne sont mises en œuvre sur les aéronefs dont on soupçonne la non-conformité avec les normes de sécurité internationales. Lors de la mise en œuvre de ces procédures, les inspections seront menées de manière particulièrement rigoureuse dans les cas suivants : ✓

- il a été rapporté que l'aéronef était mal entretenu ou présentait d'évidents défauts ou avaries ; ✓
- il a été signalé que l'aéronef manœuvrait de manière anormale depuis son entrée dans l'espace aérien d'un Etat membre, donnant ainsi lieu à de sérieuses inquiétudes sur le plan de la sécurité ; ✓
- une précédente inspection au sol a fait apparaître des anomalies laissant sérieusement penser que l'aéronef n'était pas conforme aux normes de sécurité internationales, l'Etat membre craignant qu'il n'y ait pas été remédié depuis lors ; ✓
- il est établi que les autorités compétentes du pays d'immatriculation de l'aéronef ne procèdent pas toujours aux vérifications de sécurité nécessaires ; ✓
- il y a source d'inquiétude à propos de l'exploitant ou des anomalies constatées lors d'une précédente inspection au sol d'un aéronef dudit exploitant. ✓

Les inspections sont également mises en œuvre selon une procédure de sondage, en l'absence de soupçons particuliers. ✓

Article 2 :

- I. L'inspection à bord de l'aéronef ne peut se faire qu'en présence à bord d'un membre de l'équipage ou d'un représentant de l'exploitant, auprès duquel l'inspecteur s'est présenté. ✓
- II. L'inspection doit porter, selon le temps dont dispose l'inspecteur, sur tout ou partie des points de la liste de vérification figurant en annexe I au présent arrêté. ✓
- III. L'inspection porte sur la conformité réglementaire du vol contrôlé (incluant les tronçons arrivée et départ) aux normes de l'OACI et aux procédures complémentaires régionales de l'OACI. L'inspection de l'état technique de l'aéronef porte sur sa conformité aux normes du constructeur. ✓
- IV. Lors de l'inspection, l'inspecteur relève, pour chaque point d'inspection, les constatations d'écart par rapport aux normes mentionnées au III. Ces constatations sont classifiées comme suit : ✓
 - catégorie 1 : constatation ayant une faible influence sur la sécurité ; ✓
 - catégorie 2 : constatation ayant une influence notable sur la sécurité ; ✓
 - catégorie 3 : constatation ayant une grande influence sur la sécurité. ✓
- V. A l'issue de l'inspection, le commandant de bord, ou le représentant de l'exploitant, est informé des résultats de l'inspection. Une attestation d'inspection comprenant au moins les éléments indiqués à l'annexe II est remplie et remise, pour signature, au commandant de bord, ou au

représentant de l'exploitant. Le refus de signer l'attestation d'inspection est consigné, le cas échéant, dans ce document. ✓

Article 3 : A l'issue de l'inspection, les actions suivantes sont entreprises :

Classe d'actions 1

Elle consiste à fournir des informations sur les résultats de l'inspection au sol au commandant de bord ou, en son absence, à un membre de l'équipage, ou au plus haut représentant présent de l'exploitant. Ces informations sont communiquées oralement, accompagnées d'une attestation d'inspection écrite. ✓

Cette action doit être effectuée après chaque inspection, que celle-ci ait ou non donné lieu à des constatations. ✓

Classe d'actions 2

Elle consiste :

1. En une lettre adressée à l'exploitant concerné afin d'obtenir la preuve que les actions correctives ont été mises en œuvre. ✓
2. En une lettre adressée à l'Etat responsable (Etat de l'exploitant et / ou d'immatriculation) concernant les résultats des inspections effectuées sur l'aéronef exploité sous la supervision de cet Etat en matière de sécurité. Ce document, le cas échéant, contient une demande à l'Etat responsable que ce dernier a satisfait aux actions correctives visées au paragraphe 1.

Une action de la classe 2 est effectuée après chaque inspection ayant donné lieu à des constatations de catégorie 2 ou 3. ✓

Classe d'actions 3

La classe d'actions 3 est subdivisée en quatre sous-classes suivantes : ✓

1. **Classe 3a. - Restriction de l'exploitation de l'aéronef en vol :** le ministre chargé de l'aviation civile conclut que par suite des anomalies relevées au cours de l'inspection, l'aéronef ne peut décoller que sous certaines restrictions. ✓
2. **Classe 3b. - Actions correctives préalables au décollage :** l'inspection au sol met en évidence des anomalies qui imposent de procéder à une ou à plusieurs actions correctives avant le vol prévu. ✓
3. **Classe 3c. - Immobilisation au sol de l'aéronef par le ministre chargé de l'aviation civile :** un aéronef est immobilisé au sol lorsque des constatations de catégorie 3 ont été faites et que l'autorité compétente qui effectue l'inspection au sol n'est pas convaincue que les mesures correctives qui s'imposent seront prises par l'exploitant de l'aéronef avant le décollage, ce qui représente un danger immédiat pour l'aéronef et ses occupants.

En pareil cas, le ministre chargé de l'aviation civile immobilise l'aéronef jusqu'à l'élimination du danger et informe immédiatement les autorités compétentes de l'exploitant concerné et de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef en question. ✓

Les actions effectuées en application des paragraphes 2 et 3 peuvent inclure un vol de mise en place sans passagers jusqu'à la base de maintenance. ✓

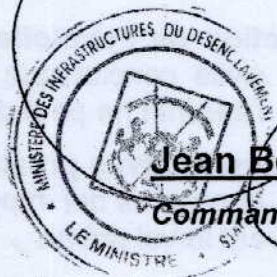
4. **Classe 3d. - Interdiction d'exploitation immédiate** : en cas de danger manifeste et immédiat, une interdiction d'exploitation peut être prescrite en application de l'article 50 du code de l'aviation civile. ✓

Une action de la classe 3 est effectuée après chaque inspection ayant donné lieu à des constatations de catégorie 3. ✓

Article 4 : Le présent arrêté abroge et remplace toutes dispositions antérieures d'effet contraire.

Article 5 : Le Secrétaire Général du Ministère des infrastructures, du désenclavement et des transports et le Directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Ouagadougou, le 26 / 12 / 2013



Jean Bertin OUEDRAOGO

Commandeur de l'ordre national