

AUTORITÉ GUINÉENNE DE L'AVIATION CIVILE

DECISION 2018/N°.....00024.....MT/AGAC/

Portant approbation du guide d'élaboration du Manex

LE DIRECTEUR GENERAL,

Vu la Loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013, portant Code de l'Aviation Civile ;

Vu le Décret D/2017/048/PRG/SGG, du 25 février 2017, portant Création, Attributions, Organisation et fonctionnement de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;

Vu le Décret D/2018/021/PRG/SGG du 09 février 2018, portant Nomination du Directeur Général et du Directeur Général Adjoint de l'Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile ;

Vu l'Arrêté 2017/N3442/MT/CAB/SGG, du 07 août 2017 portant adoption des Règlements Aéronautiques de Guinée (RAG) ;

DECIDE

Article 1 : Est approuvé le Guide d'élaboration du Manex en annexe à la présente Décision.

Article 2 : Le Directeur de la Sécurité des Vols et les responsables des services concernés sont chargés de l'application de la présente Décision.

Article 3 : La présente décision qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, entre en vigueur à compter de sa date de signature et sera publiée partout où besoin sera.

Conakry, le.....12 FEV. 2018.....2018

Ampliations

AGAC:.....1
DGA:.....1
DSV:.....3
DTA.....1
DNA.....1
Archives:.....2/9



Elhadj Mamady KABA

GUIDE DE REDACTION DU MANEX

1. Introduction

Ce guide a pour objectif d'aider le personnel de l'AGAC dans l'étude des manuels d'exploitation déposés par les exploitants. Il explicite et détaille quel peut être un contenu acceptable pour chacun des chapitres demandés. Les exploitants peuvent également s'en servir dans la rédaction de leur manuel d'exploitation.

Le manuel d'exploitation est l'un des moyens principaux par lesquels l'exploitant s'assure de la sécurité de l'exploitation. Il est donc un élément fondamental pour la délivrance du PEA. Les informations que contient ce manuel sont nombreuses, très variées et en constante évolution. En introduction du manuel, l'exploitant s'engage d'une part à ce que son manuel respecte les termes de la réglementation et de son PEA et d'autre part à ce qu'il contienne les consignes d'exploitation auxquelles doit se conformer le personnel concerné.

Bien que la responsabilité de la rédaction et de la finalisation du manuel d'exploitation relève de l'exploitant, l'AGAC a le pouvoir, dans la limite de ses compétences, d'exiger que les points du manuel d'exploitation relatifs à la sécurité de l'exploitation soient modifiés.

Le rôle de l'AGAC, dans la prononciation de l'acceptation du manuel, n'est pas de réaliser un examen exhaustif dans le détail du contenu de ce manuel. L'acceptation du manuel ne garantit pas à l'exploitant que le manuel ne présente aucune non-conformité à la réglementation. Les exploitants sont seuls responsables de la conformité du manuel à la réglementation.

En revanche, l'acceptation du manuel par l'administration doit attester à l'exploitant que l'examen non exhaustif effectué par l'administration, dans la limite de ses moyens et compte tenu de la réglementation opérationnelle en vigueur, ne lui a pas permis de déceler de non-conformités de nature à compromettre la sécurité de l'exploitation.

Après la délivrance de l'acceptation du manuel, lorsqu'elle étudiera un domaine d'activité particulier dans le cadre de la surveillance continue, l'AGAC pourra être amenée à vérifier le contenu de l'ensemble des informations du manuel afférentes. L'AGAC peut déceler lors de cet examen complémentaire des non conformités qui la conduiront à exiger une modification du manuel par l'exploitant.

2. PRÉSENTATION DU GUIDE

Pour chacun des chapitres du manuel d'exploitation, le présent guide indique :

- Les références réglementaires (Règlement Technique Aéronautique (RAG-6))
- les dispositions relatives au contenu du chapitre
- le contenu détaillé de ce chapitre lorsque cela a été estimé nécessaire
- et enfin, les approbations et acceptations pouvant se rapporter à ce chapitre du manuel.

Les approbations et acceptations apparaissent en petits caractères gras, et on distingue les fondamentales des opérationnelles et des particulières.

3. STRUCTURE DU MANUEL D'EXPLOITATION

La structure détaillée du manuel d'exploitation doit être acceptée avant le début de l'exploitation. Cette acceptation sera délivrée si la structure détaillée est conforme à celle précisée dans la RAG- 6 et si chacun des chapitres est pourvu. Dans l'hypothèse où cette structure serait différente, l'acceptation pourra néanmoins être prononcée à condition qu'une table de référence croisée entre la structure détaillée prévue par le RAG-6 et celle du manuel d'exploitation soit fournie par l'exploitant.

En effet la répartition des informations entre les différents chapitres et sections présentée dans le présent guide n'est qu'indicative. L'exploitant peut décider de placer une information dans un autre chapitre et l'indiquera donc dans cette table.

4. ANALYSE DU MANUEL ET DE SES AMENDEMENTS

Il est demandé à l'exploitant d'être à la fois sélectif et exhaustif. L'inclusion de trop nombreuses informations comme l'omission de données essentielles à l'exploitation nuisent à la sécurité de l'exploitation.

L'objet d'un manuel d'exploitation n'est pas de recopier toutes les exigences du RAG-6 ou d'autres textes mais de définir comment l'exploitant répondra à ces exigences et de rassembler toutes les consignes et procédures utiles aux employés pour l'exécution de leurs tâches liées à la sécurité de l'exploitation.

L'exploitant doit veiller à l'adéquation de son manuel d'exploitation à la réalité de son exploitation et à la définition de ses appareils. L'acceptation du manuel ne garantit pas cette adéquation. En revanche, si au stade de l'examen, l'AGAC relève une incohérence majeure entre le manuel et l'exploitation envisagée, cette incohérence fera alors obstacle à la délivrance de l'acceptation.

D.3.3. PROCEDURES POUR S'ASSURER QUE LES SITUATIONS ANORMALES OU D'URGENCE NECESSITANT L'APPLICATION, TOTALE OU PARTIELLE, DES PROCEDURES ANORMALES OU D'URGENCE ET LA SIMULATION DE L'IMC PAR DES MOYENS ARTIFICIELS, NE SONT PAS SIMULEES PENDANT LES VOLS DE TRANSPORT AERIEN PUBLIC.

D.4. DESCRIPTION DES DOCUMENTS DEVANT ETRE ARCHIVES ET DES DUREES D'ARCHIVAGE

Tableau 1 - Relevés de l'équipage de conduite

Relevés de l'équipage de conduite	
Stage d'adaptation et contrôle associé	3 ans
Stage commandant de bord (contrôle compris)	3 ans
Entraînement et contrôles périodiques	3 ans
Formation et contrôle pour opérer dans chacun des sièges pilotes	3 ans
Expérience récente	15 mois
Compétence de route et d'aérodrome	3 ans
Formation et qualification pour des exploitations spécifiques lorsqu'exigées (ex. OPS, CAT.II/III)	3 ans
Formation marchandises dangereuses comme approprié	3 ans

Tableau 2 - Relevés de l'équipage de cabine

Relevés de l'équipage de cabine	
Formation initiale et adaptation et formation aux différences (contrôles compris)	aussi longtemps que le membre d'équipage de cabine est employé par l'exploitant
Entraînement et remise à niveau (contrôles compris)	12 mois après que le membre d'équipage de cabine a quitté le service de l'exploitant
Formation aux marchandises dangereuses comme approprié	3 ans