

RÉPUBLIQUE DU CONGO
AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE



**PROCEDURE DE CERTIFICATION DES
AERODROMES**

Réf : P-DSA- 8083-AGA

	Nom	Fonction	Date	Visa
Rédaction	Groupe de travail AGA	-	20/03/2019	<i>AB</i>
Vérification	KONZIKINGUI Brice Nicaise	Chef de Service Normes et Sécurité des Aéroports	20/03/2019	 <i>Le Chef de Service</i>
	MOTOLY Arcadius Michel	Directeur de la Sécurité Aérienne	22/03/2019	
Validation	BONGHO Marcellus Boniface	Responsable Qualité	26/03/2019	 <i>[Signature]</i>
Approbation	DZOTA Serge Florent	Directeur General de l'ANAC	28/03/2019	 <i>[Signature]</i>

Édition 02 – Mars 2019

Niveau de diffusion : Interne Externe Confidentiel



LISTE DE DIFFUSION

N° Copie	Sigle	Destinataire	Format
01	DG	Directeur Général de l'ANAC	P/E
02	DGA	Direction Général Adjoint	P/E
03	CQ	Cellule Qualité	P/E
04	AERCO	Direction des aéroports du Congo	P/E
05	ASECNA	Représentation de l'ASECNA au Congo	P/E
05	DIE	Direction des Infrastructures et Equipements	P/E
06	-	Autres Exploitants des aéroports privés	P/E
07	SNSA	Service Normes et Sécurité des Aéroports	P/E
08	BNA	Bureau Normes des Aéroports	P/E
09	BSA	Bureau Sécurité des Aéroports	P
10	BAD	Bureau Archives et Documentation	P/E
00	DSA	Directeur de la Sécurité Aérienne	P/E
N00		Inspecteurs de supervision de la Sécurité Aérienne AGA	P/E

Observations :

P = Version Papier
E = Version Electronique
N00 = Numéro de la version neutre pour large diffusion
00 = Version originale



TABLE DE MATIERES

LISTE DE DIFFUSION	2
LISTE DES PAGES EFFECTIVES	3
ENREGISTREMENT DES REVISIONS	5
LISTE DES RÉFÉRENCES.....	6
1. OBJET	1
2. DOMAINE D'APPLICATION	1
3. DEFINITIONS ET ABREVIATIONS.....	1
3.1 DEFINITIONS	1
3.2 ABREVIATIONS ET SIGLES	3
4. PORTEE DE LA CERTIFICATION.....	4
5. PROCESSUS DE CERTIFICATION DES AERODROMES.....	6
5.1 GENERALITES	6
6. PHASES DE CERTIFICATION INITIALE.....	8
6.1 PHASE 1 : SUITE A DONNER A UNE EXPRESSION D'INTERET DU POSTULANT	1
6.2 PHASE 2 : DEMANDE FORMELLE DE CERTIFICAT D'AERODROME	1
6.2.1 LA DEMANDE	1
6.2.2 EVALUATION DES COMPETENCES ET DE L'EXPERIENCE DU PERSONNEL D'AERODROME.....	3
6.2.3 EVALUATION DU MANUEL D'AERODROME	4
6.3 PHASE 3 EVALUATION DES INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS DE L'AERODROME - VERIFICATION SUR SITE (EVALUATION DES PROCEDURES, SERVICES ET SGS DE L'AERODROME).....	1
6.3.1 INSPECTIONS TECHNIQUES D'AERODROME	1
6.3.2 VERIFICATION SUR SITE.....	2
6.3.3 LA VERIFICATION SUR SITE DU SGS	3



6.3.4 ANALYSE DES CONSTATATIONS ET SURVEILLANCE DES PLANS D'ACTION CORRECTRICE CONNEXES	5
6.4 PHASE 4 : DELIVRANCE OU REFUS DU CERTIFICAT D'AERODROME.....	1
6.5 PHASE 5 : PUBLICATION DANS L'AIP DU STATUT D'AERODROME CERTIFIE	1
7. ET RENOUVELLEMENT DU CERTIFICAT D'AERODROME	1
8. RENONCIATION A UN CERTIFICAT D'AERODROME.....	2
9. TRANSFERT DE CERTIFICAT D'AERODROME	3
10. EXEMPTIONS OU DEROGATIONS	4
11. MECANISME D'AMENDEMENT D'UN CERTIFICAT D'AERODROME.....	5



1. OBJET

La présente procédure décrit les différentes étapes du processus de certification d'aérodrome et définit les actions à réaliser par les différentes entités concernées pendant ces phases (Autorité de l'aviation civile et du postulant au certificat d'aérodrome).

2. DOMAINE D'APPLICATION

La procédure s'applique à toute demande de certification d'un aérodrome utilisé pour les vols internationaux. Elle s'applique également à une demande de certification de tout autre aérodrome formulée sur initiative du gestionnaire ou du propriétaire dudit aérodrome.

3. DEFINITIONS ET ABREVIATIONS

3.1 DEFINITIONS

Aux fins de la présente procédure, les termes suivants ont la signification ci-après :

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 certifié. Aérodrome dont l'exploitant a reçu un certificat d'aérodrome.

Aire de manœuvre. Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement. Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de trafic. Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement de voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

Balise. Objet disposé au-dessus du niveau du sol pour indiquer un obstacle ou une limite.

Bande de piste. Aire définie comprenant la piste ainsi que le prolongement d'arrêt, si un tel prolongement est aménagé, et qui est destinée :

- à réduire les risques de dommages matériels au cas où un aéronef sortirait de la piste ;



- à assurer la protection des aéronefs qui survolent cette aire au cours des opérations de décollage ou d'atterrissage.

Bande de voie de circulation. Aire dans laquelle est comprise une voie de circulation, destinée à protéger les aéronefs qui circulent sur cette voie et à réduire les risques de dommages matériels causés à un aéronef qui en sortirait accidentellement.

Capacité maximale. A propos d'un aéronef, qui signifie la capacité maximale en sièges-passagers, ou la charge utile maximale, autorisée au titre de l'approbation du certificat de type de l'aéronef.

Certificat d'aérodrome. Certificat d'exploitation d'un aérodrome délivré par l'autorité de l'aviation civile.

Exploitant d'aérodrome. A propos d'un aérodrome certifié, signifie le titulaire du certificat d'aérodrome.

Installations et équipements d'aérodrome. Installations et équipements, à l'intérieur ou à l'extérieur des limites d'un aérodrome, qui sont édifiés ou installés et entretenus pour l'arrivée et le départ des aéronefs et leurs évolutions à la surface.

Manuel d'aérodrome. Manuel qui fait partie intégrante de la demande de certificat d'aérodrome, y compris tout amendement à ce manuel que l'Autorité de l'Aviation Civile aura adopté ou approuvé.

Marque. Symbole ou groupe de symboles mis en évidence à la surface de l'aire de mouvement pour fournir des renseignements aéronautiques.

Nombre maximal de sièges-passagers. A propos d'un aéronef, signifie le nombre maximal de sièges-passagers autorisé en vertu de l'approbation du certificat de type de l'aéronef.

Obstacle. Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ou qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol.

Postulant. L'exploitant de l'aérodrome.

Surfaces de limitation d'obstacles. Série de surfaces qui définissent le volume d'espace aérien à garder dégagé d'obstacles à un aérodrome et à ses abords pour permettre aux aéronefs appelés à utiliser cet aérodrome d'évoluer avec la sécurité voulue et pour éviter que l'aérodrome ne soit rendu inutilisable par la multiplication d'obstacles aux alentours.

Système de gestion de la sécurité. Système pour la gestion de la sécurité à l'aérodrome, notamment structure organisationnelle, responsabilités, procédures, processus et dispositions, pour la mise en œuvre de politiques de sécurité d'aérodrome par l'exploitant d'aérodrome, qui permet le contrôle de la sécurité à l'aérodrome et son utilisation en toute sécurité.



Zone dégagée d'obstacles. Espace aérien situé au-dessus de la surface intérieure d'approche, des surfaces intérieures de transitions, de la surface d'atterrissage interrompu et de la partie de la bande de piste limitée par ces surfaces, qui n'est traversé par aucun obstacle fixe, à l'exception des objets légers et fragibles qui sont nécessaires pour la navigation aérienne.

Zone de travaux. Partie d'un aérodrome dans laquelle des travaux d'entretien ou de construction sont en cours.

Zone inutilisable. Partie de l'aire de mouvement qui ne se prête pas à être utilisée par les aéronefs et qui n'est pas disponible à cette fin.

Aux fins du présent règlement, les abréviations suivantes ont la signification ci-après:

PAPI : Indicateur de Trajectoire d'Approche (Precision Approach Path Indicator System).

3.2 ABREVIATIONS ET SIGLES

ACN	Numéro de classification d'aéronef (<i>Aircraft Classification Number</i>)
AIP	Publication d'information aéronautique (<i>Aeronautical information publication</i>)
APAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié (<i>Abbreviated precision approach path indicator</i>)
A-SMGCS	Système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (<i>Advanced surface movement guidance and control systems</i>)
ATIS	Service automatique d'information de région terminale (<i>Automatic terminal information service</i>)
ATS	Services de la circulation aérienne (<i>ATS</i>)
FOD	Objet intrus (<i>Foreign object debris</i>)
IAIP	Système intégré d'information aéronautique (<i>Integrated aeronautical information package</i>)
IFR	Règles de vol aux instruments (<i>Instrument Flight Rules</i>)
ILS	Système d'atterrissage aux instruments (<i>Instrument landing system</i>)
LVP	Procédures d'exploitation par faible visibilité (<i>Low visibility procedures</i>)
NAVAID	Aide de navigation aérienne (<i>Aid to air navigation</i>)
OFZ	Zone dégagée d'obstacles (<i>Obstacle free zone</i>)
OLS	Surfaces de limitation d'obstacles (<i>Obstacle limitation surfaces</i>)



PAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision (<i>Precision approach path indicator</i>)
PCN	Numéro de classification de chaussée (<i>Pavement classification number</i>)
PN	Programme national de sécurité (<i>State safety programme, SSP</i>)
QFU	Direction magnétique de la piste (<i>Magnetic orientation of runway</i>)
RESA	Aire de sécurité d'extrémité de piste (<i>Runway end safety area</i>)
RFF	Sauvetage et lutte contre l'incendie (<i>Rescue and fire fighting</i>)
RVR	Portée visuelle de piste (<i>Runway visual range</i>)
SARP	Normes et pratiques recommandées (<i>Standards and Recommended Practices</i>)
SGS	Système de gestion de la sécurité (<i>Safety management system, SMS</i>)
VFR	Règles de vol à vue (<i>Visual Flight Rules</i>)
WGS-84	Système géodésique mondial — 1984 (<i>World Geodesic System — 1984</i>)

4. PORTEE DE LA CERTIFICATION

(a) La portée de la certification couvre toutes les spécifications pertinentes établies au moyen du cadre réglementaire applicable à l'aérodrome.

Note — Ces spécifications proviennent de la réglementation nationale ainsi que d'autres exigences pertinentes.

(b) La portée de la certification inclut au moins les sujets ci-dessous :

- i. conformité de l'infrastructure d'aérodrome aux règlements applicables pour les opérations que l'aérodrome est destiné à accueillir ;
- ii. les procédures opérationnelles et leur application quotidienne, s'il y a lieu, concernant :
 - 1) données d'aérodrome et leur communication ;
 - 2) accès à l'aire de mouvement ;
 - 3) plan d'urgence d'aérodrome ;
 - 4) sauvetage et la lutte contre l'incendie (RFF) ;
 - 5) inspection de l'aire de mouvement ;



- 6) entretien de l'aire de mouvement ;
- 7) contrôle des situations liées aux météorologiques dangereuses ;
- 8) aides visuelles et installations électriques de l'aérodrome ;
- 9) sécurité lors des travaux sur l'aérodrome ;
- 10) gestion de l'aire de trafic ;
- 11) sécurité de l'aire de trafic ;
- 12) véhicules sur l'aire de mouvement ;
- 13) gestion du risque faunique ;
- 14) obstacles ;
- 15) enlèvement d'avions accidentellement immobilisés ;
- 16) opérations par faible visibilité ;
- 17) conformité du système de gestion de la sécurité (SGS) aux règlements applicables.

Note 1 — Des dispositions relatives à la communication des informations d'aérodrome mentionnées au sous-alinéa 1) de l'alinéa b) du § 2.1.2.2 figurent dans l'Annexe 15 et dans le Manuel de certification des aérodromes (Doc 9774).

(c) Pour chaque aérodrome certifié, le manuel d'aérodrome fournit les renseignements en rapport avec la portée de la certification, concernant le site, les installations, les services, l'équipement, les procédures d'exploitation, l'organisation et la gestion de l'aérodrome, y compris son SGS.

Note. — La complexité et la taille de l'aérodrome peuvent exiger que le SGS soit présenté dans un manuel distinct.



5. PROCESSUS DE CERTIFICATION DES AERODROMES

5.1 GENERALITES

- (a) Le processus de certification pour un aéroport déjà opérationnel peut être résumé comme suit :
- 1) Dès qu'un aéroport répond aux critères juridiques pour la certification, une réunion a lieu entre l'autorité de l'aviation civile et l'exploitant d'aéroport ;
 - 2) Lors de cette réunion, l'autorité de l'aviation civile présente à l'exploitant d'aéroport le processus de certification et les délais ; l'exploitant d'aéroport élabore le manuel d'aéroport dès qu'il entame le processus de certification initiale, afin de le soumettre au plus tard six mois après la réunion ;
 - 3) Au cours de cette période de six mois, l'autorité de l'aviation civile :
 - 1) réalise les inspections techniques, afin que les résultats soient disponibles pour la vérification sur site ;
 - 2) constitue l'équipe de vérification sur site au moins deux mois avant la date butoir pour la soumission du manuel d'aéroport, et informe l'exploitant d'aéroport en ce qui concerne les membres de cette équipe.
- (b) Lorsque toutes les conditions sont remplies, le manuel d'aéroport est accepté/approuvé au plus tard trois mois après la soumission initiale. Cette période comprend tout échange de communications entre l'exploitant d'aéroport et l'autorité de l'aviation civile, si nécessaire — certaines informations pourraient être manquantes au début, ce qui empêcherait initialement l'acceptation par l'autorité de l'aviation civile.
- (c) Au cours de cette période, l'équipe de vérification sur site, ensemble avec l'exploitant d'aéroport, planifie le lieu et les dates de la vérification sur site, avec l'objectif de laisser à l'exploitant d'aéroport une période de quatre mois pour remédier à tous écarts avant la date butoir pour la certification.
- (d) Dès que le manuel d'aéroport est accepté, il est envoyé à l'équipe de vérification sur site, toutes les procédures y étant incluses. Les rapports de vérification et d'inspection sur site devraient être envoyés par l'autorité de l'aviation civile à l'exploitant d'aéroport au plus tard un mois après la réunion de clôture de la vérification /l'inspection sur site.
- (e) L'exploitant d'aéroport soumet à l'autorité de l'aviation civile des plans d'action correctrice au plus tard deux mois après avoir reçu les rapports de certification/d'inspection. L'autorité de l'aviation civile et l'exploitant d'aéroport ont besoin de deux mois au minimum après le dernier rapport pour convenir des plans d'action correctrice avant d'accorder le certificat.



(f) Pour les aérodromes déjà en exploitation, l'ensemble du processus, jusqu'à la délivrance du certificat, pourrait donc durer 18 mois.

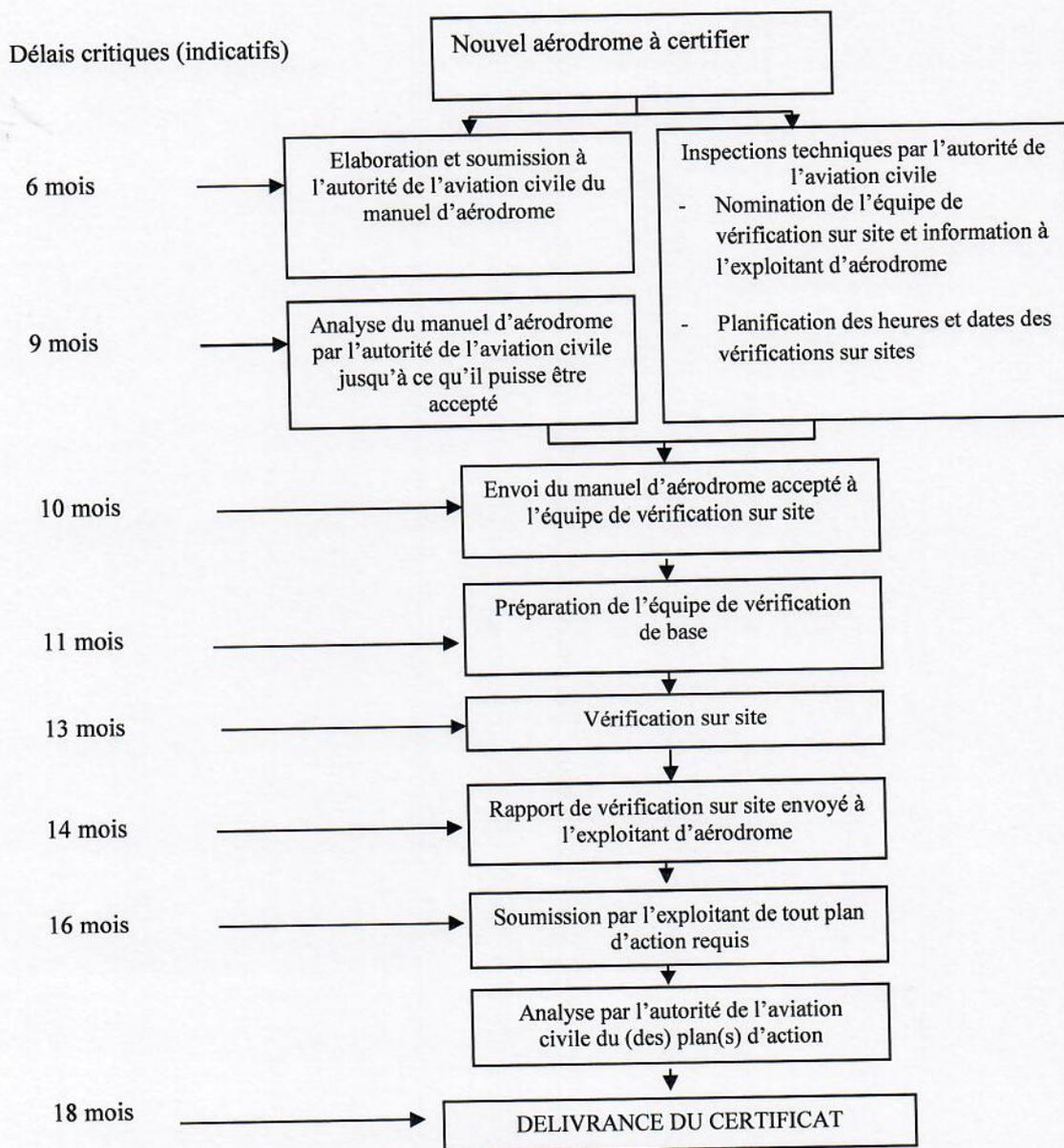
Note 1 — La vérification sur site du SGS pourra être dissociée de la vérification sur site par l'exploitant d'aérodrome en ce qui concerne la conformité à ses procédures opérationnelles ; en ce cas :

Note 2. le délai pour la soumission de la partie SGS du manuel d'aérodrome pourra être plus long, mais il ne dépassera cependant pas six mois supplémentaires ;

Note 3.- le délai pour la vérification sur site du SGS pourra être plus long, mais cette vérification sera néanmoins effectuée au moins trois mois avant la date butoir pour la certification, pour être en accord avec la période requise de deux mois pour que l'exploitant et l'autorité de l'aviation civile définissent un plan d'action correctrice accepté.



La Figure 1 : présente un organigramme du processus de certification.



Note — Ce plan d'action correctrice couvre la vérification sur site de la certification de l'exploitant et peut être combiné avec les plans d'action correctrice liés aux inspections techniques et à la vérification sur site initiale du SGS qui suivent la même méthode et pourraient avoir été envoyés précédemment.

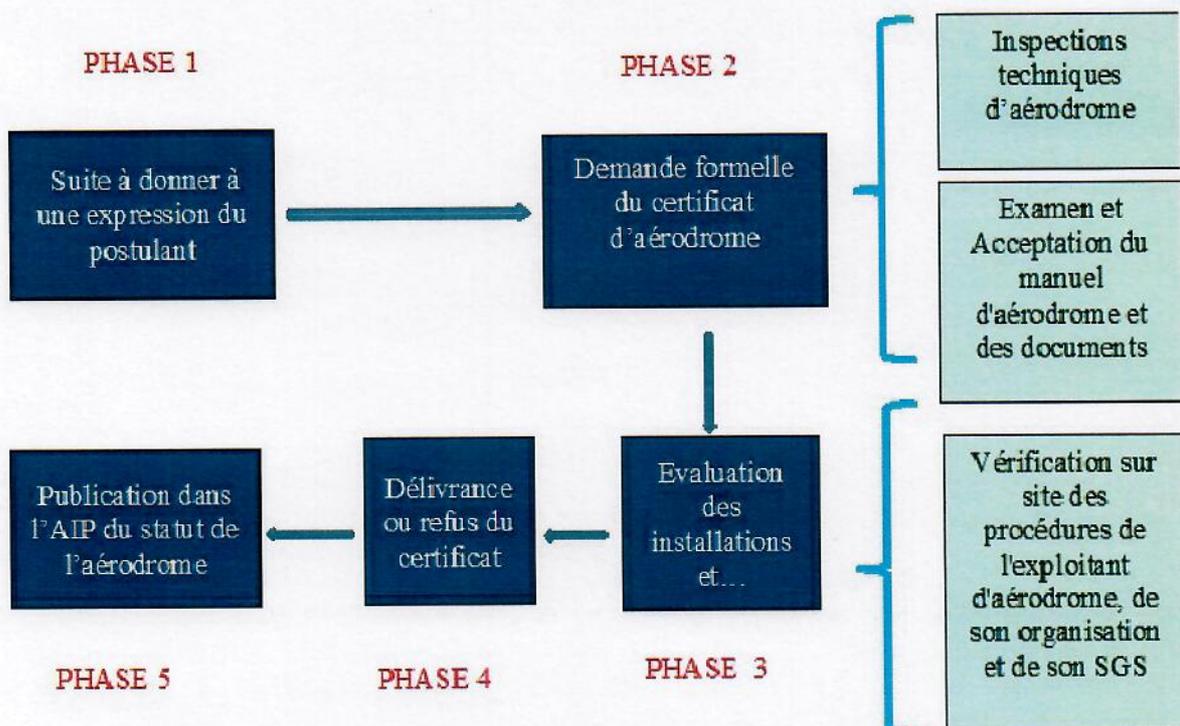


6 PHASES DE CERTIFICATION INITIALE

Le processus de certification d'un aérodrome comporte les phases suivantes :

1. Suite à donner à une expression d'intérêt du postulant ;
2. Demande formelle de certificat d'aérodrome ;
3. Évaluation des installations et équipements de l'aérodrome ;
4. La délivrance ou refus du certificat d'aérodrome ;
5. La publication dans l'AIP de l'état de certification des aérodromes et des spécifications

Associées.



6.1 PHASE 1 : SUITE A DONNER A UNE EXPRESSION D'INTERET DU POSTULANT

- (a) L'expression d'intérêt par un exploitant d'aérodrome souhaitant être certifié, est la première étape de certification.
- (b) Elle doit être soumise par lettre à l'ANAC. La suite à donner par l'ANAC à une expression d'intérêt comprend l'envoi au postulant d'un formulaire préalable à l'audit de certification (F-DSA-8083-AGA) pour une évaluation des opérations aériennes pour s'assurer que l'exploitation de l'aérodrome au lieu spécifié dans la lettre de manifestation d'intérêt, ne compromet pas la sécurité de l'exploitation aérienne.

La demande préliminaire doit avoir les éléments suivant :

- Une lettre d'intention,
- Un formulaire de demande préliminaire (F-DSA-8083-AGA),
- Organigramme de l'organisme en charge de la gestion de l'aérodrome
- CV des principaux responsable,
- Le compte d'exploitation de deux dernière années (justification de la capacité financier du postulant),
- Le titre de propriété d'aérodrome,
- Les plans d'aérodrome (Les plans des servitudes ; Les plans de masse ; Le plan de situation).
- Evaluation de l'exploitation aérienne,
- L'étude d'impact environnement ;

Au cas où le postulant ne fournit pas tous ces documents, l'ANAC doit répondre par une lettre a l'intention du postulant une demande de compléter le dossier.

- (c) Si le résultat de cette évaluation est négatif, il n'est pas nécessaire de poursuivre, et le postulant en est avisé par une notification écrite de l'ANAC, au plus tard trente (30) jours après la décision.
- (d) L'évaluation portant sur l'exploitation aérienne, effectuée par les services compétents de l'ANAC prend en compte, notamment :
- la proximité de l'aérodrome par rapport à d'autres aérodromes et sites d'atterrissage, y compris les aérodromes militaires ;
 - les obstacles et le relief ;
 - toute nécessité excessive de restrictions opérationnelles ;
 - l'existence de restrictions ou d'espace aérien contrôlé ; instruments en coordination avec les services ATS ; et,
 - ainsi que l'existence de procédures aux instruments.



- (e) L'évaluation de l'expression d'intérêt comprend aussi les démarches effectuées par le postulant pour obtenir les autorisations requises d'autres organismes compétents de l'Etat, en matière de protection de l'environnement et de protection de la faune notamment.
- (f) Si les résultats de l'évaluation sont positifs, l'agence Nationale de l'Aviation Civile avise par écrit le postulant l'invitant à soumettre une demande formelle de certificat d'aérodrome, dans la forme prescrite par l'ANAC. Le Manuel d'aérodrome établi pour l'aérodrome dont il s'agit fera partie intégrante de la demande.
- (g) Par ailleurs, l'ANAC fournit au postulant :
- Le formulaire de demande de certificat prescrit (Voir fascicule F-DSA-8085-AGA) ;
 - Un exemplaire du texte réglementaire relatif à la certification des aérodromes (annexes y comprises), ainsi que toute autre réglementation applicable à l'aérodrome ;
 - dans la lettre au postulant, la personne désignée comme point focal de certification aéroportuaire au sein de l'Autorité de l'Aviation Civile chargé de la planification et du suivi de l'état des phases de certification ;
 - Toutes publications, procédures et circulaires émis applicables aux aérodromes ;
 - Des informations relatives aux coûts de la certification et aux modalités de paiement.
- (h) Le postulant est en outre invité par écrit à se procurer toutes les autres publications pertinentes, aussi bien de l'OACI que d'organismes compétents de l'Etat autres que l'Autorité de l'aviation civile.
- (i) Dans la lettre au postulant, il convient d'indiquer la personne contact au sein de l'Agence Nationale de l'aviation civile.
- (j) Le personnel de l'Agence Nationale de l'aviation civile qu'exige l'accomplissement des activités d'évaluation de l'expression d'intérêt comprend, sans s'y limiter, des inspecteurs AGA génie civil, inspecteurs AGA d'exploitation , inspecteurs AGA génie électrique, inspecteur AGA sauvetage et lutte contre incendie et risque fauniques, des inspecteurs des services de la circulation aérienne, des inspecteurs OPS , inspecteurs...
- (k) La personne en charge du suivi de la certification au niveau du postulant est chargée de tenir tout le dossier de certification et est informé de toutes les difficultés sur l'état d'avancement du planning de certification. Son nom est envoyé à l'ANAC.



6.2 PHASE 2 : DEMANDE FORMELLE DE CERTIFICAT D'AERODROME

6.2.1 LA DEMANDE

- (a) Cette phase débute par une réunion entre l'ANAC et l'exploitant d'aérodrome où l'ANAC présente le processus de certification et les délais ;
- (b) L'exploitant d'aérodrome élabore le manuel d'aérodrome dès qu'il entame le processus de certification initiale, afin de le soumettre au plus tard six (6) mois après la réunion ;
- (c) Au cours de cette période de six (6) mois, l'ANAC :
- Réalise les inspections techniques, afin que les résultats soient disponibles pour la vérification sur site ;
 - Constitue l'équipe de vérification sur site et informe l'exploitant d'aérodrome en ce qui concerne les membres de cette équipe.
- (d) La demande formelle est accompagnée d'un dossier comprenant :
- la lettre de la demande formelle de certification ;
 - le formulaire de demande de certificat d'aérodrome dûment rempli (F-DSA-8085-AGA) ;
 - trois (3) exemplaires du manuel d'aérodrome et documents connexes (manuel SGS, plan d'urgence, manuel SLI...), établi en conformité avec le règlement sur la certification des aérodromes dont un en version électronique.
 - toutes les procédures relatives à la certification de l'aérodrome qui seront évaluées par l'équipe de vérification sur site figurent dans le manuel d'aérodrome.
 - le programme de formation du personnel en charge de l'exploitation.
 - Liste de vérification de la conformité réglementaire en versions papier et électronique.
 - la preuve de paiement des frais de certification (chèque ou virement bancaire) ;
 - toutes autres autorisations pouvant avoir des rapports au processus de certification obtenue auprès d'une autorité compétente.

NB : des pièces justificatives supplémentaires pourront être demandées en appui à l'étude de la demande.

- (e) Cette demande doit être envoyée au Secrétariat du Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile. Celui-ci adresse un accusé de réception au postulant lorsque toutes les pièces sont reçues et le paiement effectif et l'informe des étapes suivantes.
- (f) Lorsqu'un postulant au certificat d'aérodrome demande une certification initiale, l'autorité de



l'aviation civile doit évaluer la conformité de cet aéroport aux exigences de certification applicables, Si l'aéroport est trouvé conforme, un certificat est délivré.

L'évaluation de la demande formelle de certificat d'aéroport est faite conformément au Manuel d'inspection et/ ou d'audit de certification des aéroports par les inspecteurs de l'ANAC:

des inspecteurs AGA génie civil, inspecteurs AGA d'exploitation aéroportuaire, inspecteurs AGA génie électrique, inspecteur AGA sauvetage et lutte contre incendie et risque fauniques, des inspecteurs des services de la circulation aérienne, des inspecteurs OPS, inspecteurs sûreté...

(g) La recevabilité de la demande

Elle est fondée sur l'évaluation du dossier de demande de certification soumis par le postulant, afin de déterminer si :

- Le dossier comporte tous les éléments complet ;
- Le manuel est conforme aux exigences des règlements (vérifier pour s'assurer que tous les thèmes liés à l'exploitation d'un aéroport ont été abordés dans le manuel conformément à la réglementation en vigueur).
- Le système de gestion, y compris le système de gestion de la sécurité est fourni, et indique que le postulant est en mesure d'exploiter et entretenir l'aéroport comme il convient.



6.2.2 EVALUATION DES COMPETENCES ET DE L'EXPERIENCE DU PERSONNEL D'AERODROME

L'ANAC se sera assuré que l'exploitant d'aérodrome possède la compétence et l'expérience nécessaires pour se conformer à ses dispositions réglementaires, ordonnances et directives pertinente.



6.2.3 EVALUATION DU MANUEL D'AERODROME

- (a) L'évaluation du manuel d'aérodrome soumis est faite suivant la liste de vérification d'approbation d'un manuel d'aérodrome C-DSA-8119-AGA, annexe du fascicule G-DSA-8119-AGA par les inspecteurs et le personnel technique sur la certification des aéroports. Le formulaire renseigné permet de donner un statut favorable ou défavorable du manuel d'aérodrome.
- (b) Outre l'utilisation et le renseignement de la liste de vérification mentionnée au § 6.2.3. (a), le personnel de l'ANAC chargé de l'évaluation et de l'approbation du manuel d'aérodrome doit examiner les renseignements décrits dans le manuel d'aérodrome et les procédures d'exploitation associées.
- (c) Lorsque les renseignements complémentaires, les justifications sont nécessaires pour le personnel chargé de l'évaluation du manuel d'aérodrome, l'exploitant est saisi afin de mettre à leur disposition les renseignements demandés.
- (d) L'objet du manuel d'aérodrome est de :
- 1) Permettre à l'ANAC de juger de l'aptitude opérationnelle du postulant
 - Infrastructure et dimensions de l'aérodrome conforme aux normes internationales et nationales ;
 - Equipement et installation en rapport avec le type d'exploitation ;
 - Opérations menées de manière ordonnée avec personnel adéquatement formé ;
 - Entretien des installations et équipement planifiés pour assurer un maximum de disponibilité pour usagers ;
 - Gestion de la sécurité conforme aux normes internationale et exigence nationale.
 - 2) Servir de guide de référence de base pour l'exécution des inspections et/ou audits dans le cadre de la surveillance continue de l'exploitant ;
 - 3) Informer le personnel de l'exploitant d'aérodrome de leurs fonctions et responsabilités.
- (e) Sur la base du rapport d'évaluation du manuel d'aérodrome, le Directeur Général de l'ANAC donne suite à la demande d'acceptation du manuel d'aérodrome.
- (f) La réponse du Directeur Général de l'ANAC est transmise formellement par lettre. La liste de vérification d'évaluation du manuel d'aérodrome renseignée est jointe à cette lettre.
- (g) Au cas où la réponse à la demande d'acceptation du manuel d'aérodrome n'a pas été satisfaisante, cela signifie que le manuel d'aérodrome présenté par l'exploitant ne démontre



6.3 PHASE 3 EVALUATION DES INSTALLATIONS ET EQUIPEMENTS DE L'AERODROME -VERIFICATION SUR SITE (EVALUATION DES PROCEDURES, SERVICES ET SGS DE L'AERODROME).

6.3.1 INSPECTIONS TECHNIQUES D'AERODROME

- (a) Les inspections techniques d'aérodrome doivent comprendre, au minimum :
- 1) une inspection de l'infrastructure, des surfaces de limitation d'obstacles (OLS), des aides visuelles et non-visuelles et de l'équipement d'aérodrome à l'usage des avions ;
 - 2) une inspection des services RFF ;
 - 3) une inspection de la gestion du risque faunique.

Option 1 : inspections complètes par l'autorité de l'aviation civile

- (b) Aux aérodromes où un SGS n'est pas entièrement opérationnel, des inspections complètes devraient être effectuées par l'autorité de l'aviation civile.
- (c) Pour ce faire, les inspecteurs de l'ANAC utilisent les listes de vérifications d'inspections techniques (voir le fascicule C-DSA-8025-AGA). Lors de cette évaluation, des pièces justificatives pourront être demandées à l'appui de toute déclaration faite.
- (d) Si des inspections techniques ont été effectuées précédemment, et en fonction des changements intervenus à l'aérodrome depuis la dernière inspection, l'autorité de l'aviation civile pourra procéder à une inspection de suivi plutôt qu'à une inspection complète, ce qui devrait consister à :
- 1) Évaluer si les conditions existantes à l'aérodrome qui ont conduit aux conclusions des inspections techniques antérieures sont encore valables ;
 - 2) Examiner tout règlement nouveau qui serait applicable ;
 - 3) Examiner la mise en œuvre du plan d'action correctrice accepté précédemment.

- (e) Un compte rendu de l'inspection de suivi doit être établi, et inclure tous écarts ou toutes observations faites lors de l'inspection de suivi. Des mesures correctrices immédiates pourront être prises, au besoin, pendant les inspections de suivi.

Option 2 : démonstration de conformité par l'exploitant

- (f) Aux aérodromes où un SGS a été entièrement mis en œuvre, l'exploitant d'aérodrome doit s'assurer que les exigences indiquées dans les listes de vérification communiquées par l'autorité de l'aviation civile ont été satisfaites.

Note. — En fonction des réponses à la liste de vérification, l'exploitant d'aérodrome pourrait



devoir entreprendre des évaluations de sécurité et les communiquer à l'autorité de l'aviation civile, avec les listes de vérification remplies, pour acceptation.

- (g) L'autorité de l'aviation civile doit ensuite analyser les documents remplis par le postulant et, selon cette analyse, mener des vérifications sur site par échantillonnage.

6.3.2 VERIFICATION SUR SITE

- (a) La portée de la vérification sur site couvre les sujets inclus dans le manuel d'aérodrome.
- (b) La vérification sur site confirme que l'exploitation technique de l'aérodrome est effectivement effectuée en conformité avec le règlement applicable et avec les procédures décrites dans le manuel.

La visite sur le site doit permettre d'évaluer les installations, les services et équipement de l'aérodrome, pour vérifier et assurer leur conformité aux normes et pratiques spécifiées. Cette visite comprend la vérification sur le site des renseignements de l'aérodrome et la vérification des installations et de l'équipement de l'aérodrome, laquelle devrait porter sur :

- 1) les dimensions et l'état de la surface des (piste(s), accotements de piste, bande(s) de piste, aires de sécurité d'extrémité de piste, prolongement(s) d'arrêt et prolongements dégagés, voie(s) de circulation, accotement de voie de circulation, bandes de voie de circulation, aires de trafic) ;
- 2) la présence d'obstacles dans des surfaces de limitation d'obstacles sur l'aérodrome et à ses abords ;
- 3) les feux aéronautiques au sol ci-après, y compris leurs dossiers de vérification en vol (balisage lumineux de piste et de voie de circulation, feux d'approche, dispositifs PAPI, éclairage par projecteurs des aires de trafic, balisage lumineux des obstacles, balisage lumineux actionné par les pilotes le cas échéant, système de guidage visuel pour l'accostage) ;
 - sources d'alimentation électronique auxiliaire ;
 - indicateur(s) de direction du vent ;
 - éclairage du ou des indicateurs du vent ;
 - marque et balises de l'aérodrome ;
 - panneaux de signalisation dans les aires de mouvement ;
 - points d'arrimage pour les aéronefs ;
 - points de mise à la terre ;



- matériels et installation de sauvetage et de lutte contre l'incendie,
- matériels d'entretien de l'aérodrome, en particulier pour la maintenance des installations côté piste, y compris la mesure des caractéristiques de frottement des surfaces de piste ;
- balayeuses de piste;
- enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés ;
- procédure et matériel de protection contre les incursions d'animaux ;
- radios bidirectionnels installées à bord de véhicules pour être utilisées par l'exploitant d'aérodrome dans l'aire de mouvement ;
- présence d'éclairages qui pourraient mettre en danger la sécurité de l'aéronef ;
- installations d'avitaillement carburant.

6.3.3 LA VERIFICATION SUR SITE DU SGS

(a) La vérification sur site est normalement incluse à ce stade de la certification initiale, mais, en fonction de l'état de mise en œuvre du SGS à l'aérodrome, une vérification spécifique du SGS peut être effectuée séparément.

Note. — Comme il se pourrait que le SGS de l'exploitant d'aérodrome ne soit pas encore entièrement opérationnel, son efficacité sera évaluée pendant la supervision continue et cela constituera un important facteur pour décider de la supervision continue qui sera réalisée.

(b) La vérification du SGS se focalise explicitement sur les éléments exigés pour accorder le certificat et couvre, s'il y a lieu, toutes les autres exigences pour un SGS.

Note 1. — Les composantes minimales du SGS qui doivent être en fonctionnement avant que le certificat puisse être accordé sont décrites à l'annexe du fascicule C-DSA-8025-AGA.

Note 2. — Les exigences du SGS s'appliquent également aux sous-traitants de l'exploitant d'aérodrome dans les domaines sur lesquels porte la certification.

(c) Lorsque des inspections techniques ont été exécutées précédemment par l'autorité de l'aviation civile, la vérification sur site tient compte des résultats des inspections techniques antérieures ainsi que des mesures correctrices, le cas échéant.

(d) Si l'équipe de vérification sur site constate des écarts par rapport aux comptes rendus d'inspection technique, cela sera mentionné dans son compte rendu.

(e) Si l'exploitant d'aérodrome n'est pas directement responsable pour certaines des activités sur lesquelles porte la certification, la vérification sur site assure l'existence d'une coordination



appropriée entre l'exploitant d'aérodrome et les autres parties prenantes.

Note 1. — La méthode utilisée pour procéder aux vérifications sur site est indiquée à l'annexe du fascicule C-DSA-8025-AGA.

Note 2. — En raison de la vaste portée de la certification, une méthode d'échantillonnage consistant à vérifier certains sujets pourra être employée plutôt que la portée complète.

- (f) À la fin d'une vérification sur site, une liste préliminaire de constatations est remise à l'exploitant d'aérodrome.
- (g) Un compte rendu de vérification sur site est envoyé aussi à l'exploitant d'aérodrome après la classification des constatations par l'autorité de l'aviation civile.
- (h) Acceptabilité du SGS
- 1) Les éléments devant être en place lors de la délivrance de la certification initiale sont, au minimum, les suivants :
 - politique de sécurité : une politique de sécurité a été approuvée par le dirigeant responsable pour refléter les engagements de l'organisation en matière de sécurité ;
 - la structure organisationnelle de l'exploitant : l'exploitant d'aérodrome a nommé un dirigeant responsable et un gestionnaire de la sécurité ;
 - 2) Le gestionnaire de la sécurité doit être indépendant de toute tâche opérationnelle relative à la sécurité de l'aérodrome. Les critères pour l'évaluation de la structure du SGS de l'exploitant pourraient être adaptés à la taille de l'exploitant, notamment en ce qui concerne l'indépendance du gestionnaire de la sécurité ;
 - 3) La capacité et la compétence de l'exploitant d'aérodrome doivent être évaluées de manière à assurer un engagement et une responsabilité de gestion suffisants pour la sécurité à l'aérodrome. Ceci est habituellement réalisé par le biais de la compétence du dirigeant responsable ;
 - responsabilités et missions : l'exploitant d'aérodrome a formellement défini les responsabilités de chaque membre du personnel en ce qui concerne la sécurité, ainsi que les chaînes de responsabilité ;
 - formation : l'exploitant d'aérodrome surveille formellement la formation du personnel et des sous-traitants, en veillant à ce qu'elle soit adéquate, et prend des mesures lorsque c'est nécessaire ;
 - comptes rendus d'accident et d'incident : l'exploitant d'aérodrome a une procédure assurant que :



6.4 PHASE 4 : DELIVRANCE OU REFUS DU CERTIFICAT D'AERODROME

(a) Si aucun problème n'est signalé ou une fois que les plans d'action correctrice ont été acceptés et qu'il a été convenu de mesures d'atténuation, l'autorité de l'aviation civile délivre le certificat d'aérodrome au postulant. Une NMO décrivant les conditions essentielles existant à l'aérodrome peut être joint au certificat ; ceci peut inclure les points suivants :

- 1) de référence d'aérodrome;
- 2) type d'avion critique ;
- 3) conditions opérationnelles pour l'accueil des avions critiques pour lesquels l'installation est prévue ;
- 4) catégorie de RFF ;
- 5) restrictions opérationnelles à l'aérodrome ;
- 6) écarts autorisés par rapport à la compatibilité de l'aérodrome, conditions/restrictions opérationnelles dont ils sont assortis et leur validité.

Note. — Pour déterminer la durée de validité du certificat, on peut prendre en compte le nombre de personnels techniques nécessaire pour réaliser les activités d'inspection, la complexité de ces activités, y compris le nombre d'aérodromes à inspecter et la maturité du système de gestion de la sécurité de l'exploitant d'aérodrome.

(b) L'autorité de l'aviation civile peut accepter un écart sur la base d'une évaluation de la sécurité si son cadre réglementaire le permet.

Note 1. — Le Chapitre 3 présente Une méthode pour la conduite des évaluations de la sécurité.

Note 2. — Les écarts acceptés sont énumérés dans le manuel d'aérodrome

(c) Tant que les conditions de délivrance sont maintenues, la validité du certificat est de trois (03) ans.

Note. — Une non-disponibilité ou un déclassement d'une infrastructure, d'une installation ou d'un service, de nature temporaire, ne rend pas nécessairement invalide le certificat d'un aérodrome.

(d) Pendant la période de validité du certificat, l'autorité de l'aviation civile surveille la mise en œuvre en temps voulu des plans d'action correctrice dans le cadre de la supervision continue, ce qui est développé au chapitre 4 du fascicule G-DSA-8025-AGA.



6.5 PHASE 5 : PUBLICATION DANS L'AIP DU STATUT D'AERODROME CERTIFIE

- (a) L'autorité de l'aviation civile publiera le statut de certification des aérodromes dans la publication d'information aéronautique, en incluant :
- 1) Le nom de l'aérodrome et l'indicateur d'emplacement OACI ;
 - 2) Le nom et l'adresse de l'exploitant ;
 - 3) La référence du certificat ;
 - 4) La date de délivrance du certificat et la validité du certificat ;
 - 5) Les observations, s'il y a lieu.
- (b) Si des préoccupations de sécurité ont été observées sur l'aérodrome, le certificat pourra être assorti de conditions spéciales ou de restrictions opérationnelles qui seront publiées dans la publication d'information aéronautique (AIP) ou par NOTAM, jusqu'à l'achèvement du plan d'action correctrice. Dans un tel cas, la validité pourra être écourtée pour être en cohérence avec la durée et le contenu du plan d'action correctrice. D'autres mesures possibles qui pourront être prises par l'autorité de l'aviation civile comprennent la suspension du certificat et sa révocation.



7 VALIDITE ET RENOUVELLEMENT DU CERTIFICAT D'AERODROME

- (a) La durée de validité du certificat est de 3 ans. L'Autorité de l'Aviation Civile peut le suspendre, le révoquer ou l'annuler si le postulant, au cours de la période de validité, ne maintient pas un niveau élevé et constant de sécurité.
- (b) A l'expiration, le postulant doit pour le renouvellement effectuer la même démarche que pour la délivrance du premier certificat, excluant l'étape de l'expression d'intérêt. Le postulant doit déposer une demande formelle au moins six (6) mois avant l'expiration du certificat en cours.



8 RENONCIATION A UN CERTIFICAT D'AERODROME

- (a) Tout titulaire d'un certificat d'aérodrome doit donner à l'Autorité de l'Aviation Civile un préavis écrit d'au moins 6 mois avant la date à laquelle il renonce au certificat, afin que les dispositions utiles puissent être prises. Le préavis devra préciser si l'aérodrome restera ouvert ou pas à l'échéance de la date de renonciation.
- (b) À la réception du préavis, l'Autorité de l'aviation civile :
- 1) Vérifie les titres de l'exploitant qui demande l'annulation en sa qualité de titulaire du certificat ;
 - 2) Vérifie que la notification reçue de l'exploitant d'aérodrome répond aux exigences du règlement
 - 3) Vérifie qu'un NOTAM approprié avisant du changement de statut a été publié si l'aérodrome doit rester ouvert
 - 4) Ou si l'aérodrome doit être fermé à tout trafic, vérifie que l'exploitant d'aérodrome a pris des mesures de sécurité suffisantes (enlèvement des manches à vent et des marques, mise en place de marques appropriées de fermeture, balises d'indisponibilité et autres aides visuelles selon les besoins...)
- (c) L'Autorité de l'Aviation Civile annule le certificat à la date spécifiée dans le préavis et le fait publier dans l'AIP.



9 TRANSFERT DE CERTIFICAT D'AERODROME

- (a) Le certificat d'aérodrome n'est pas cessible. Toutefois, l'Autorité de l'Aviation Civile peut donner son consentement au transfert d'un certificat d'aérodrome.
- (b) Le titulaire du certificat, doit aviser par courrier l'Autorité de l'Aviation Civile, au moins six (6) mois avant l'échéance, de la cessation de son exploitation.
- (c) Le cessionnaire doit demander par écrit, dans un délai de 90 jours avant que le titulaire actuel du certificat d'aérodrome cesse d'exploiter l'aérodrome, que le certificat lui soit transféré. Cette lettre doit préciser le motif du transfert, les coordonnées du cessionnaire ainsi que les documents administratifs qui l'y autorisent.
- (d) Si l'Autorité de l'Aviation Civile ne consent pas au transfert d'un certificat d'aérodrome, elle avise le cessionnaire de ses raisons, par écrit, au plus tard 30 jours après avoir pris cette décision et en tout état de cause, dans les 60 jours après l'acceptation de la demande du cessionnaire.



10 EXEMPTIONS OU DEROGATIONS

- (a) L'Autorité de l'Aviation Civile peut exempter ou déroger par écrit un exploitant d'aérodrome de se conformer à certaines dispositions du règlement.
- (b) Le postulant doit envoyer une demande écrite à l'Autorité de l'Aviation Civile au moins six (6) mois avant la prise d'effet de l'exemption. La lettre doit décrire :
 - 1) La norme concernée par l'exemption demandée ;
 - 2) Les raisons de cette demande d'exemption ;
 - 3) Une étude de sécurité précisant les actions prises pour maintenir un niveau acceptable de sécurité en cas d'exemption à cette norme.
- (c) L'Autorité de l'Aviation Civile procède à l'analyse appropriée des études de sécurité soumises afin de déterminer la suite à donner à cette demande.
- (d) Si la demande n'est pas recevable, l'Autorité de l'Aviation Civile adresse une lettre au postulant dans les 30 jours suivant la prise de décision. Cette lettre doit évoquer les raisons du refus.
- (e) Si la demande est acceptée, l'original de l'exemption est envoyé par courrier au postulant dans les 30 jours suivant la prise de décision. Une copie de l'exemption est classée dans le dossier de certification de l'aérodrome et un autre est envoyée pour publication dans l'AIP.



11 MECANISME D'AMENDEMENT D'UN CERTIFICAT D'AERODROME

(a) Il sera apporté un amendement à un certificat d'aérodrome lorsqu'un changement intervient dans la propriété ou la structure de gestion, ou dans l'utilisation, l'exploitation ou les limites de l'aérodrome, la délivrance des dérogations ou exemption ou si l'exploitant d'aérodrome demande un amendement.

L'ANAC peut amender un certificat d'aérodrome si:

- 1) une modification intervient dans la propriété ou la gestion de l'aérodrome;
- 2) une modification intervient dans l'utilisation ou l'exploitation de l'aérodrome;
- 3) une modification intervient dans les limites de l'aérodrome;
- 4) le titulaire du certificat d'aérodrome demande un amendement.

(b) La liste non exhaustive ci-dessous récapitule les changements qui entraînent systématiquement l'amendement du certificat d'aérodrome. Il s'agit d'un (e) :

- 1) Modification du code de référence de l'aérodrome indiqué sur le certificat d'aérodrome délivré ;
- 2) Modification de l'aéronef de référence indiqué sur le certificat d'aérodrome délivré ;
- 3) Modification du nom de l'exploitant d'aérodrome certifié ;
- 4) Modification de la dénomination de l'aérodrome certifié ;
- 5) Changement de la catégorie d'usage de l'aérodrome certifié (public, privé ou restreint) ;
- 6) Changement de la Nature du trafic traité sur l'aérodrome certifié (international ou national pour le cas des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique) ;
- 7) Modification des caractéristiques de ou des pistes (longueur ou largeur) de l'aérodrome certifié ;
- 8) Modification de la catégorie d'aérodrome pour le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie d'aviation ;
- 9) Période de validité du certificat expirée après certification de renouvellement du certificat ;
- 10) Rectification d'un aérodrome ;
- 11) Délocalisation physique de l'aérodrome certifié après un recertification initiale d'aérodrome ;
- 12) Modification des spécifications d'exploitation de l'aérodrome certifié joint au certificat d'aérodrome délivré ;
- 13) Modification de la catégorie d'approche de l'aérodrome certifié ;



- 14) Modification des exemptions ou dérogations accordées par l'ANAC;
 - 15) Modification des restrictions imposées pour l'exploitation de l'aérodrome certifié ;
 - 16) Transfert du certificat d'aérodrome à un autre exploitant d'aérodrome ; etc...
- (c) Le Titulaire devra aviser l'ANAC de toute modification intervenant dans son exploitation ayant un impact sur le statut de l'aérodrome dans un délai maximal de dix (10) jours avant terme.
- (d) L'autorité de l'Aviation Civile après vérification par ses services compétents amende le certificat en conséquence. L'amendement est adressé au Titulaire par courrier et envoyé au Service.