

REPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix - Travail - Patrie

AUTORITE AERONAUTIQUE

Le Directeur Général



REPUBLIC OF CAMEROON

Peace – Work – Fatherland

CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

The Director General

82

CIRCULAIRE N°2026.045/C/CCAA/DG/DSA
CERTIFICATION ET SURVEILLANCE DES AERODROMES

Version 2.0

1. INTRODUCTION	4
1.1. OBJET.....	4
1.2. CHAMP D'APPLICATION	4
1.3. EXIGENCES.....	4
1.4. DOCUMENTS DE REFERENCE.....	5
2. DEFINITIONS ET ABREVIATIONS	5
2.1. DEFINITIONS	5
2.2. ABREVIATIONS	7
3. GENERALITES	8
4. PHASE 1 : DEMANDE PRELIMINAIRE	8
4.1. COMPOSITION DE LA DEMANDE PRELIMINAIRE DE CERTIFICATION D'AERODROME	8
4.2. EVALUATION DE LA CONFORMITE DE LA DEMANDE PRELIMINAIRE	9
4.3. RESULTATS DE L'EVALUATION DE LA DEMANDE PRELIMINAIRE	9
5. PHASE 2 : DEMANDE FORMELLE	9
5.1. COMPOSITION DE LA DEMANDE FORMELLE	10
5.2. EVALUATION DE LA CONFORMITE DE LA DEMANDE FORMELLE	10
5.3. EVALUATION DE LA DOCUMENTATION	11
6. PHASE 3 : EVALUATION DES INFRASTRUCTURES, EQUIPEMENTS ET SERVICES 12	
6.1. INSPECTIONS TECHNIQUES	12
6.1.1. Infrastructure et aides au sol.....	12
6.1.2. Services de sauvetage et lutte contre l'incendie (SLI)	16
6.1.3. Gestion du risque faunique.....	17
6.2. VERIFICATION SUR SITE DES PROCEDURES ET DU SYSTEME DE GESTION DE L'EXPLOITANT 18	
6.2.1. Vérification sur site des procédures de l'exploitant.....	18
6.2.2. Vérification sur site du système de gestion.....	22
7. PHASE 4 : DELIVRANCE OU REFUS DU CERTIFICAT D'AERODROME.....	24
7.1. DELIVRANCE DU CERTIFICAT D'AERODROME.....	24
7.2. REFUS DU CERTIFICAT D'AERODROME.....	24
8. PHASE 5 : PUBLICATION DU STATUT D'AERODROME CERTIFIE	25
9. TRANSFERT DU CERTIFICAT D'AERODROME	25
10. SURVEILLANCE CONTINUE DES AERODROMES.....	26
11. RENOUVELEMENT DU CERTIFICAT D'AERODROME	26
11.1. DEMANDE DE RENOUVELLEMENT.....	26
11.2. EXAMEN DOCUMENTAIRE.....	27
11.3. EXPLOITATION DES RESULTATS DE LA SURVEILLANCE CONTINUE	27
11.4. VERIFICATION DE LA GESTION DES CHANGEMENTS	27
11.5. VERIFICATIONS SUR SITE (SI NECESSAIRE)	27

12. CHANGEMENTS : AMENDEMENT DES TERMES DU CERTIFICAT D'AERODROME	27
13. RESOLUTION DES PROBLEMES DE SECURITE : LIMITATION, SUSPENSION, RETRAIT DU CERTIFICAT D'AERODROME	28
13.1. DEMANDE DE LIMITATION, DE SUSPENSION OU DE RETRAIT PRESENTE PAR L'EXPLOITANT	28
13.2. DEMANDE DE LIMITATION, DE SUSPENSION OU DE RETRAIT FAITE PAR UN INSPECTEUR...	28
14. CONTACT	29



1. INTRODUCTION

La présente circulaire fournit des orientations aux exploitants d'aérodromes et postulants à la certification, aux inspecteurs aérodrome et aides au sol (AGA) ainsi qu'au personnel de supervision des aérodromes en ce qui concerne la certification des aérodromes, le renouvellement du certificat ainsi que la surveillance continue.

Elle ne crée ni ne change ou modifie des exigences réglementaires et ne permet pas d'y déroger, pas plus qu'elle n'établit de normes minimales.

1.1. Objet

- (1) La présente circulaire a pour objet de décrire le processus de certification des aérodromes conformément aux règlements communautaires de la CEMAC de l'aviation civile.
- (2) La portée de la présente circulaire se limite aux aspects qui concernent la sécurité, la régularité et l'efficacité des installations, des services, de l'équipement et des procédures d'exploitation des aérodromes.

1.2. Champ d'application

La présente circulaire s'applique à l'ensemble des aérodromes soumis au régime de la certification.

1.3. Exigences

- (1) Règlement N°05/23-UEAC-066-CM-40 Portant adoption du Code de l'Aviation Civile des Etats membres de la CEMAC ;
- (2) Loi n°2013/010 du 24 juillet 2013 portant régime de l'aviation civile au Cameroun ;
- (3) Règlement N°07/23-UEAC-066-CM-40 fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone CEMAC ;
- (4) Règlement d'Exécution N°125/25/CEMAC/C/P/REX-AGA du 24 janvier 2025, établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes ;
- (5) Décision N°00105/2025/ASSA-AC/DT/CSSGI du 10 octobre 2025 portant adoption des spécifications de certification et des éléments d'orientation pour la conception des aérodromes ;
- (6) Décision N°00122/2025/ASSA-AC/DT/CSSGI du 10 octobre 2025 portant adoption des moyens acceptables de conformité et des documents d'orientation du Règlement d'Exécution N°125/25/CEMAC/C/P/REX-AGA du 24 janvier 2025, établissant des exigences et des procédures

administratives relatives aux aérodromes.

1.4. Documents de référence

- (1) Document 9774, Manuel sur la certification des aérodromes ;
- (2) Document 9981, Procédures pour les services de la navigation aérienne : Aérodromes.

2. DEFINITIONS ET ABBREVIATIONS

2.1. Définitions

Les définitions et abréviations suivantes sont utilisées dans la présente circulaire :

Acte d'exécution : acte adopté par la Commission dans les domaines où des conditions de mise en œuvre uniformes sont nécessaires.

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 en surface.

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

Audit : Procédure systématique, indépendante et documentée de recueil de pièces justificatives et d'évaluation objective de celles-ci en vue de déterminer le degré de conformité aux exigences.

Base de certification : Ensemble des spécifications de certification applicables, des dispositions de niveau de sécurité équivalent acceptées et des conditions spéciales prescrites, établi et notifié au demandeur par l'Autorité Aéronautique.

Certificat : un document, un agrément ou une approbation, une licence, une autorisation, une attestation ou tout autre document délivré à l'issue d'une procédure de certification attestant la conformité avec les exigences applicables.

Certificat d'aérodrome : Certificat délivré par l'Autorité Aéronautique en vertu des règlements applicables d'exploitation d'un aérodrome.

Dérogation : autorisation accordée à titre exceptionnel et provisoire à une personne physique ou morale pour agir en dehors des limites d'une exigence réglementaire, tout en maintenant le niveau de sécurité aérienne prévu par la réglementation à laquelle la dérogation s'applique.

Dispositions spécifiques d'exploitation (DES) : Conditions relatives au type d'utilisation de l'aérodrome.

Document d'acceptation de déviation et d'action (DAAD) : Document établi

par l'Autorité Aéronautique à rassembler les éléments justifiant l'acceptation de déviations par rapport aux spécifications de certification émises par l'Agence.

Exemption : Dispense accordée à une personne physique ou morale, dans une situation déterminée de l'application d'une disposition d'un texte conventionnel, légal ou réglementaire.

Exploitant d'aérodrome : toute personne physique ou morale exploitant ou proposant d'exploiter un ou plusieurs aérodromes.

Équipement d'aérodrome : Tout équipement, appareil, dispositif, logiciel ou accessoire qui est utilisé ou destiné à être utilisé pour contribuer à l'exploitation d'aéronefs sur un aérodrome.

Gestionnaire de la sécurité : Personne responsable et point focal pour la mise en œuvre et le maintien en vigueur d'un SMS efficace. Il relève directement du dirigeant responsable.

Infrastructure d'aérodrome : Élément physique et installation connexe de l'aérodrome.

Inspection technique : Vérification visuelle et/ou au moyen d'instruments de la conformité aux spécifications techniques relatives à l'infrastructure et aux opérations de l'aérodrome.

Manuel d'aérodrome : Document destiné à être mis à la disposition du personnel de l'aérodrome, qui sert de guide et de source de données pratiques et complètes pour que les divers objectifs de l'exploitation soient atteints dans des conditions de sécurité satisfaisantes.

Moyens Acceptables de Conformité (AMC) : Normes non contraignantes adoptées par l'Agence pour illustrer les moyens d'établir la conformité avec le règlement (CE) N°07/23-UEAC-066-CM-40 et ses modalités d'exécution.

Moyens de conformité alternatifs : Moyens qui proposent une solution de remplacement à un moyen acceptable de conformité existant ou ceux qui proposent de nouveaux moyens d'établir la conformité avec le règlement (CE) N°07/23-UEAC-066-CM-40 et ses règles de mise en œuvre pour lesquels aucun moyen acceptable de conformité associé n'a été adopté par l'Agence.

Publication : L'acte de notification formelle de renseignements officiels à la communauté de l'aviation.

Réglementation applicable : Règlements applicables à l'aérodrome et à l'exploitant d'aérodrome qui sont transposés de spécifications internationales et autres règlements qui sont en vigueur à l'emplacement de l'aérodrome.

Sécurité : État dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l'exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable.

Système de gestion de la sécurité (SMS) : Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, l'obligation de rendre compte, les responsabilités, les politiques et les procédures nécessaires.

2.2. Abréviations

Les abréviations suivantes s'appliquent aux fins de la présente circulaire :

AIP: Publication d'information aéronautique

CCAA: Cameroon Civil Aviation Authority

CEMAC: Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale

3. GENERALITES

- (1) Le processus de certification a pour but de donner l'assurance que les exploitants potentiels des aérodromes comprennent bien leurs missions et sont capables de les exécuter. Quand il est achevé avec satisfaction, le processus de certification doit assurer que l'exploitant d'aérodrome est capable de se conformer aux règlements de l'aviation civile en vigueur au Cameroun et est donc capable d'établir et de maintenir un niveau de sécurité acceptable au sein dudit aérodrome.
- (2) Le processus de certification englobe des activités décrites dans les cinq (05) phases ci-après. Chaque phase est décrite avec des détails suffisants pour fournir une compréhension générale du processus complet de certification :
 - Phase 1 Demande préliminaire ;
 - Phase 2 Demande formelle ;
 - Phase 3 Evaluation des infrastructures, équipements et services ;
 - Phase 4 Délivrance ou refus du certificat d'aérodrome ;
 - Phase 5 Publication du statut d'aérodrome certifié dans l'AIP.

4. PHASE 1 : DEMANDE PRELIMINAIRE

Cette phase dite de « **pré candidature** » permet au demandeur de contacter l'Autorité Aéronautique et l'informer de son intention d'exploiter un aérodrome en déposant une demande préliminaire de certification d'aérodrome sous la forme prescrite par la CCAA.

4.1. Composition de la demande préliminaire de certification d'aérodrome

Cette demande doit contenir des renseignements indispensables pour une évaluation préliminaire de la possibilité pour le demandeur d'exploiter l'aérodrome envisagé. Elle doit comprendre :

- 1- Le formulaire de demande préliminaire (disponible sur le site www.dasis.ccaa.aero.) renseigné et signé par le Dirigeant Responsable (CMR.AGA.FORM.801) ;
- 2- L'organigramme et la description de l'organisation ;
- 3- Les renseignements sur les ressources financières relatives à la gestion de l'aérodrome ;
- 4- Le titre de propriété de l'aérodrome ou document de concession ;
- 5- L'acte notarié de constitution de l'entreprise ;
- 6- Le certificat de conformité environnemental ;
- 7- L'autorisation de création pour un nouvel aérodrome ;

Signature

- 8- La proposition de la base de certification renseignée (CMR.AGA.FORM.803 : Base de certification).

4.2. Evaluation de la conformité de la demande préliminaire

- (1) Après avoir procédé à l'évaluation de la recevabilité et de la conformité du dossier de demande préliminaire, la CCAA convoque une rencontre avec le personnel clé du demandeur afin de lui présenter les résultats de l'évaluation des documents soumis.
- (2) Cette rencontre permet aussi au demandeur d'apprécier les conditions et les exigences établies pour l'obtention d'un certificat d'aérodrome.
- (3) Au cours de cette rencontre, seules les informations sur les résultats de l'évaluation des documents transmis seront discutées. Il s'agit notamment des points suivants :
 - a) Vérification des renseignements de la demande préliminaire du demandeur ;
 - b) Examen de la proposition de la base de certification et des possibles exigences additionnelles conformément aux dispositions de l'AMC1 ADR.020(a) ;
 - c) Explication des documents justificatifs attendus par la CCAA pour les cas de niveau équivalent de sécurité et conditions particulières ;
 - d) Définition du chronogramme des activités ;
 - e) Discussions du chronogramme des redevances si nécessaires ;
 - f) Information sur la durée estimée du processus après la soumission de la demande formelle ;
- (4) Les formulaires pour la demande formelle sont remis au demandeur au cours de cette réunion.

4.3. Résultats de l'évaluation de la demande préliminaire

Si les résultats de l'évaluation sont satisfaisants, le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique notifie le demandeur de l'acceptation de sa demande préliminaire et l'invite par écrit à soumettre une demande formelle. Dans le cas contraire, il est informé des raisons qui obligent l'Autorité Aéronautique à suspendre le traitement de son dossier.

5. PHASE 2 : DEMANDE FORMELLE

- (1) **La demande formelle doit être soumise au moins 180 jours avant le début planifié de l'exploitation pour le cas d'un nouvel aérodrome.**
- (2) La demande formelle doit être rédigée sous la forme et la manière prescrite par l'Autorité Aéronautique et contenir toute information que cette dernière exige au demandeur.

5.1. Composition de la demande formelle

Les documents suivants sont joints à la demande formelle :

- 1- Le formulaire de demande formelle renseigné et signé par le Dirigeant Responsable (CMR.AGA.FORM.802) ;
- 2- La déclaration de conformité signée par le Dirigeant Responsable conformément au modèle du GM1 ADR.OR.B.025 (a) (3) ;
- 3- Le formulaire de base de certification renseigné (CMR.AGA.FORM.803) ;
- 4- Les moyens alternatifs de conformité et les documents justificatifs le cas échéant ;
- 5- Les études de sécurité le cas échéant ;
- 6- Les actes de nomination ou désignation du personnel clé ;
- 7- Les curriculums vitae (CV) du personnel clé (Dirigeant Responsable, Gestionnaire de l'Exploitation, Gestionnaire des Ressources Humaines, Gestionnaire de la Maintenance, Responsable SMS, Responsable de la Conformité);
- 8- Deux exemplaires physiques et une version électronique du manuel d'aérodrome et de ses documents annexes ;
- 9- Les contrats ou protocoles avec les différentes entités ;
- 10-Le Plan de sureté aéroportuaire de l'exploitant ;
- 11-Le programme de formation du personnel d'exploitation et de maintenance ;
- 12-Les états financiers certifiés des deux dernières années ;
- 13-Le plan d'investissement des trois prochaines années ;
- 14-Les dispositions prises pour la souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité civile.

5.2. Evaluation de la conformité de la demande formelle

- (1) Dès réception de la demande formelle, la CCAA procède à l'évaluation de la recevabilité du dossier de demande formelle.
- (2) Si l'évaluation n'est pas satisfaisante, le postulant sera notifié pour compléter sa demande formelle.
- (3) Si l'évaluation de la recevabilité du dossier de demande formelle est satisfaisante, la CCAA programme une réunion d'évaluation de la conformité de la demande formelle avec le personnel clé du demandeur, le fournisseur des services de la navigation aérienne et les autres entités gouvernementales telles que les autorités en matière de sécurité, de protection de l'environnement, les autorités locales d'aménagement ainsi que les membres de l'équipe de certification.

- (4) Ladite réunion consiste à procéder à :
- l'évaluation de la conformité des documents transmis ;
 - l'évaluation de l'exploitation aérienne ;
 - l'évaluation de l'adéquation de l'exploitation de l'aérodrome avec les contraintes urbaines et environnementales ;
 - la validation de la base de certification et des moyens alternatifs de conformité proposés le cas échéant.
- (5) Au cas où l'évaluation de la conformité de la demande formelle n'est pas satisfaisante, les documents transmis à l'Autorité Aéronautique sont retournés au demandeur pour mesures correctives. Le processus de certification ne pourra continuer que si lesdites mesures ont été jugées acceptables par la CCAA.

5.3. Evaluation de la documentation

- (1) Conformément aux dispositions de l'AMC1 ADR.AR.035(c), l'évaluation de la documentation consiste à :
- (a) Evaluer que le demandeur et son personnel possèdent les compétences et l'expérience nécessaires pour exploiter l'aérodrome et en assurer la maintenance en toute sécurité ;
 - (b) S'assurer que le demandeur dispose des ressources nécessaires pour exploiter et maintenir l'aérodrome en toute sécurité ;
 - (c) Vérifier la conformité du manuel d'aérodrome ainsi que ses documents annexes (manuel de gestion de la sécurité, plan d'urgence, manuel de sauvetage et de lutte contre l'incendie) avec les exigences de l'ADR.OR.E.005 et ses AMC correspondants en vue de son approbation ;
 - (d) Vérifier l'adéquation des procédures d'exploitation avec le niveau d'exploitation envisagé ;
 - (e) Evaluer le système de gestion du demandeur pour s'assurer qu'un système de gestion acceptable est mis en place.
- (2) Elle peut entraîner :
- a) La révision des documents ;
 - b) La révision du chronogramme des activités ;
 - c) La révision du planning de certification.
- (3) Au terme de cette évaluation :
- (a) Si les résultats sont satisfaisants, le demandeur sera notifié par lettre écrite de la CCAA de l'acceptation de sa demande formelle, ou
 - (b) Dans le cas contraire, des informations complémentaires seront sollicitées au demandeur qui se doit de les fournir et procéder à l'amendement des documents le cas échéant.

6. PHASE 3 : EVALUATION DES INFRASTRUCTURES, EQUIPEMENTS ET SERVICES

- (1) Le but de cette phase est d'établir la conformité entre la documentation acceptée lors de la phase 2 avec la conception et l'exploitation de l'aérodrome.
- (2) Le demandeur désigne un point focal pour la gestion des interfaces avec l'équipe d'audit et doit s'assurer que les membres de l'équipe d'audit sont accompagnés partout par des membres techniques faisant partie de l'encadrement supérieur de l'organisation. Le but de l'accompagnement est de s'assurer que le demandeur est informé en temps réel de l'évolution de l'audit et des éventuelles non-conformités relevées.

6.1. Inspections techniques

6.1.1. Infrastructure et aides au sol

La certification initiale de l'infrastructure et des aides au sol inclut ce qui suit :

(1) Limitation des obstacles :

- (a) surfaces de limitation d'obstacles (OLS) :
 - (i) les surfaces sont définies ;
 - (ii) aussi peu d'objets que possible pénètrent l'OLS ;
 - iii) si des obstacles pénètrent l'OLS, ils sont bien marqués et éclairés. Des restrictions opérationnelles peuvent s'appliquer, selon le cas ;
- (b) zone dégagée d'obstacles (OFZ) :
 - (i) ces surfaces sont définies si nécessaire ;
 - (ii) aucun objet ne pénètre l'OFZ, à moins d'être essentiel à la sécurité de la navigation aérienne et d'être frangible ;
- (c) les objets sur les aires proches des pistes ou des voies de circulation (bandes de piste, prolongement dégagé, prolongement d'arrêt, zone de sécurité d'extrémité de piste, bandes de voie de circulation, aire de fonctionnement de radioaltimètre, aire d'avant-seuil) respectent les spécifications ;

(2) Caractéristiques physiques :

- (a) pour faciliter la vérification de la conformité des caractéristiques physiques de l'aérodrome, l'exploitant peut utiliser la méthode du code de référence, développée dans la réglementation applicable. Le code de référence offre une méthode simple pour relier entre elles les nombreuses spécifications concernant les caractéristiques des aérodromes, de manière à donner une série d'installations d'aérodrome qui conviennent pour les avions appelés à utiliser l'aérodrome ;
- (b) l'exploitant d'aérodrome peut indiquer dans son manuel d'aérodrome le code de référence choisi pour chaque élément de l'aire de mouvement, afin

que la CCAA puisse vérifier que les pistes et les voies de circulation et leurs caractéristiques sont conformes aux exigences du code de référence ainsi qu'aux autres spécifications (force portante, caractéristiques de surface, pentes) ;

(c) pistes :

(i) les caractéristiques physiques :

- sont conformes au règlement et au code de référence applicables ;
- sont mesurées de façon adéquate et régulièrement ;

(ii) les distances déclarées publiées correspondent à la situation sur le site ;

(iii) les aires proches de la piste (accotements de piste, bandes de piste, prolongement dégagé, prolongement d'arrêt, aire de sécurité d'extrémité de piste, aire de fonctionnement de radioaltimètre, aire d'avant-seuil) sont conformes à la réglementation et au code de référence applicables, en termes de largeur, type de surface, résistance, pentes, nivellement et objets qui s'y trouvent ;

(iv) les distances de séparation sont conformes à la réglementation et au code de référence applicables ;

(d) voies de circulation :

(i) les caractéristiques physiques (largeur, rayon de courbure, sur largeur de voie de circulation, pentes longitudinale et transversale, rayon du virage de sortie pour voies de circulation à sortie rapide, type de surface, force portante) sont conformes au code de référence publié pour chacune des voies de circulation ;

(ii) les accotements et les bandes de voie de circulation sont conformes à leur code de référence en termes de largeur, type de surface, pentes et objets qui s'y trouvent ;

(iii) les voies de circulation en pont sont conformes à leur code de référence en termes de largeur ;

(iv) les distances de séparation pertinentes sont conformes aux règlements applicables et au code de référence ;

(e) voies de service :

(i) des points d'attente sur voie de service sont établis à l'intersection d'une voie et d'une piste, à une distance conforme au code de référence ;

(f) plates-formes d'attente de circulation, points d'attente avant piste et points d'attente intermédiaires :

(i) les plates-formes d'attente de circulation, points d'attente avant piste et points d'attente intermédiaires sont situés en accord avec le code de

référence applicable ;

(3) Réseaux électriques :

- (a) une alimentation suffisante en énergie primaire est disponible ;
- (b) le temps de commutation répond aux exigences ;
- (c) au besoin, une alimentation en énergie secondaire est disponible ;
- (d) le service de la circulation aérienne (ATS) obtient au besoin un retour d'information sur l'état des aides au sol ;

(4) Aides visuelles :

(a) marques :

(i) toutes les marques :

- requises sont en place ;
- sont situées aux endroits prescrits et en nombre requis ;
- ont les dimensions et les couleurs requises ;

(ii) sont incluses, le cas échéant :

- les marques de piste (marque de désignation de piste, marque de seuil, marque d'axe de piste, marque de bande latérale de piste, marque de point de visée, marque de zone de toucher des roues, marque d'aire de demi-tour sur piste) ;
- les marques de voie de circulation (marques axiales et marques axiales améliorées de voie de circulation, marque de bande latérale de voie de circulation, marque de point d'attente avant piste, marque de point d'attente intermédiaire) ;
- les marques d'aire de trafic ;
- les marques d'obligation ;
- les marques d'indication (qui ne doivent pas obligatoirement être indiquées mais doivent être conformes si elles le sont) ;
- une marque de position de tenue de route (conforme à la réglementation applicable) ;
- une marque de point de contrôle d'aérodrome VOR ;
- une marque de surface non portante ;

(b) panneaux :

(i) tous les panneaux :

- sont en place là où c'est exigé ;
- sont situés comme exigé ;
- ont les dimensions et les couleurs requises ;
- ont un balisage lumineux adéquat, lorsque c'est exigé ;
- sont frangibles, lorsque c'est exigé ;



(ii) ceci comprend, lorsque c'est exigé :

- des panneaux d'obligation (panneaux de désignation de piste, panneaux de point d'attente avant piste, panneaux de position d'attente catégories I, II et III, panneaux d'entrée interdite) ;
- des panneaux d'indication (panneaux indicateurs de direction, panneaux d'emplacement, panneaux indicateurs de dégagement de piste, panneaux indicateurs de sortie de piste, panneaux indicateurs de décollage depuis une intersection, panneaux de destination, panneaux de point d'attente sur voie de service, panneaux de point de vérification VOR, panneau d'identification d'aérodrome) ;

(c) feux :

(i) il ne devrait y avoir aucun feu non aéronautique qui pourrait compromettre la sécurité des avions ;

(ii) tous les feux aéronautiques :

- sont installés lorsque c'est exigé ;
- sont situés comme exigé et en nombre requis ;
- ont les couleurs et les niveaux d'intensité requis ;
- sont conformes aux niveaux de fonctionnement requis ou aux objectifs de maintenance ;
- sont frangibles comme exigé s'il s'agit de feux hors sol ;

(iii) ceci comprend, lorsque c'est exigé :

- le dispositif lumineux d'approche ;
- le dispositif lumineux de guidage vers la piste ;
- l'indicateur visuel de pente d'approche (VASIS ou PAPI) ;
- les feux de piste (feux d'axe de piste, feux de bord de piste, feux d'identification de seuil de piste, feux d'extrémité de piste, feux de seuil de piste et feux de barre de flanc, feux de zone de toucher des roues sur la piste, feux de prolongement d'arrêt, feux d'aire de demi-tour sur piste) ;
- les feux de voie de circulation (feux d'axe de voie de circulation, feux de bord de voie de circulation, barres d'arrêt, barres d'entrée interdite, feux de position d'attente intermédiaire, feux indicateurs de voie de sortie rapide) ;
- feux de sortie vers le poste de dégivrage/antigivrage ;
- feux de protection de piste ;
- feux de point d'attente sur voie de service ;
- feux de zone inutilisable ;
- phares aéronautiques ;
- feux d'obstacle ;

(d) balises :

(i) toutes les balises :

- sont en place, là où c'est exigé ;
- sont situées comme exigé et en nombre requis ;
- ont les couleurs requises ;
- sont frangibles ;

(ii) ceci inclut, lorsque c'est exigé :

- les balises de voie de circulation (balises de bord de voie de circulation, balises d'axe de voie de circulation) ;
- les balises de bord de piste sans revêtement ;
- les balises de délimitation ;
- les balises de bord de prolongement d'arrêt ;
- les balises de bord de piste enneigée ;
- les balises de zone inutilisable ;

(e) indicateurs :

(i) un indicateur de direction du vent :

- est situé au bon emplacement ;
- est conforme aux exigences relatives aux caractéristiques et à l'emplacement ;
- est illuminé à un aéroport prévu pour utilisation nocturne.

6.1.2. Services de sauvetage et lutte contre l'incendie (SLI)

La certification initiale des services SLI inclut ce qui suit :

(1) Niveau de protection :

(a) le niveau de protection est promulgué dans l'AIP ;

(b) l'exploitant d'aérodrome a une procédure pour réévaluer régulièrement le trafic et actualiser le niveau de protection en incluant l'indisponibilité ;

(c) l'exploitant d'aérodrome a pris des dispositions avec les services d'information aéronautique, ATS inclus, pour fournir des renseignements à jour en cas de modification du niveau de protection ;

(2) Personnel SLI :

(a) le personnel SLI est en nombre correspondant au niveau de protection qui convient à la catégorie SLI de l'aérodrome ;

(b) la formation de tout le personnel SLI est adéquate et surveillée ;

(c) les installations d'entraînement, pouvant inclure de l'équipement de simulation pour l'entraînement sur des incendies d'avions, sont disponibles ;

(d) les procédures que suit le personnel SLI sont tenues à jour ;

(3) Intervention :

- (a) le service SLI est doté d'une carte à jour de sa zone d'intervention, comprenant les voies d'accès ;
- (b) le délai d'intervention est conforme à la réglementation applicable et est régulièrement testé. Cette vérification devrait être prévue dans les procédures SLI ;
- (c) le service SLI a des procédures qui décrivent cette intervention et assurent qu'un compte rendu sera écrit et envoyé en cas d'incident/accident ;
- (d) un service de communication et d'alerte est assuré entre poste d'incendie, tour de contrôle et véhicules SLI ;

(4) Équipement de sauvetage :

- (a) le nombre de véhicules SLI est conforme à la réglementation applicable ;
- (b) le service SLI a une procédure qui décrit l'entretien des véhicules SLI et assure que cet entretien est formellement surveillé ;
- (c) les types et les quantités d'agents extincteurs, y compris les réserves, sont conformes à la réglementation applicable ;
- (d) les vêtements de protection et l'équipement respiratoire fournis sont conformes en qualité et quantité à la réglementation applicable, l'équipement respiratoire est vérifié comme il convient et les quantités sont formellement surveillées ;
- (e) un équipement de sauvetage spécifique, de type adéquat et en quantité suffisante, est fourni si la zone à couvrir par le service SLI comprend une étendue d'eau ;
- (f) tout autre équipement requis par la réglementation applicable est fourni en nombre suffisant.

6.1.3. Gestion du risque faunique

Les vérifications qui suivent portent sur la gestion du risque faunique ; elles peuvent soit être faites lors d'une inspection technique, soit être comprises dans l'audit des procédures de l'exploitant d'aérodrome :

(1) L'équipement requis est fourni ;

(2) Des clôtures sont en place comme exigé ;

(3) L'exploitant d'aérodrome a une procédure décrivant les mesures de dissuasion qui sont prises pour éviter la présence d'animaux, notamment :

- (a) quelles sont les personnes chargées de ces mesures et quelle est leur formation ;
- (b) comment et quand sont prises ces mesures, et comment des comptes

53 18

rendus à ce sujet sont établis et communiqués ;

(c) quel est l'équipement utilisé pour prendre ces mesures ;

(d) analyses des abords de l'aérodrome et mesures préventives à prendre pour dissuader les animaux de s'approcher ;

(e) surveillance de ces mesures, y compris, s'il y a lieu, la conduite d'évaluations appropriées de la présence d'animaux ;

(f) coordination avec les services ATS ;

(4) L'exploitant d'aérodrome a une procédure établie pour :

(a) enregistrer et analyser les incidents impliquant des animaux ;

(b) recueillir les restes d'animaux ;

(c) surveiller les mesures correctrices à prendre par la suite ;

(d) transmettre à l'Autorité Aéronautique les comptes rendus des incidents impliquant des animaux.

6.2. Vérification sur site des procédures et du système de gestion de l'exploitant

6.2.1. Vérification sur site des procédures de l'exploitant

La vérification sur site des compétences organisationnelles et des procédures de l'exploitant d'aérodrome devrait comprendre ce qui suit :

(1) Compétences organisationnelles

(a) Interview du personnel clé

(i) Dirigeant Responsable

(ii) Gestionnaire de l'exploitation

(iii) Gestionnaire des ressources humaines

(iv) Gestionnaire de la maintenance

(v) Responsable SMS

(vi) Responsable de la conformité

(b) Vérification des plans et plannings de formation

(c) Vérification des dossiers de formation et qualification du personnel clé et du personnel en charge de l'exploitation et de la maintenance

(2) Procédures d'exploitation de l'aérodrome

(a) Les comptes rendus d'aérodrome, y compris:

(i) les dispositions et procédures relatives à la notification des modifications apportées aux informations d'aérodrome énoncées dans l'AIP et à la demande de délivrance de NOTAM, y compris la notification des modifications

à l'autorité de l'aviation civile et l'enregistrement de la notification des modifications ;

(ii) procédures et fréquences pour l'enquête de données aéronautiques, y compris les domaines à surveiller.

(b) Procédures d'accès à l'aire de mouvement de l'aérodrome, y compris:

(i) la coordination avec les agences de sécurité ;

(ii) la prévention de l'entrée non autorisée dans l'aire de mouvement.

(c) Procédures d'inspection, d'évaluation et de compte rendu de l'état de l'aire de mouvement de l'aérodrome et d'autres aires et installations opérationnelles (y compris les évaluations des caractéristiques de frottement de la surface de piste et les mesures de profondeur d'eau), y compris :

(i) les dispositions et moyens de communication avec l'organisme des services de la circulation aérienne lors des inspections ;

(ii) les listes de contrôle des inspections, le journal de bord et la tenue de registres; ainsi que

(iii) les intervalles et les heures d'inspection; communication des résultats et actions de suivi.

(d) Procédures d'inspection et d'entretien régulier et d'urgence des aides visuelles et non visuelles, selon le cas, et des systèmes électriques d'aérodrome, y compris :

(i) les listes de contrôle des inspections, le journal de bord et la tenue de registres; ainsi que

(ii) les intervalles et les heures d'inspection; communication des résultats et actions de suivi ;

(iii) instructions d'exploitation, de maintenance et de réparation, informations sur l'entretien, procédures de maintenance et d'inspection des équipements d'aérodrome.

(e) Procédures d'entretien pour :

(i) l'entretien de la zone de mouvement, y compris les zones revêtues; pistes et voies de circulation non revêtues; pistes et bandes de piste et drainage des aérodromes ;

(ii) les opérations en surcharge.

(f) Procédures pour les travaux d'aérodrome, y compris :

(i) coordonner, planifier et exécuter les travaux de construction et d'entretien ; ainsi que

(ii) les modalités et moyens de communication avec l'organisme des services

de la circulation aérienne pendant l'avancement de ces travaux.

(g) Les procédures de gestion des aires de trafic, y compris :

- (i) le transfert de l'aéronef entre l'organisme des services de la circulation aérienne et l'unité de gestion des aires de trafic ;
- (ii) l'attribution des positions de stationnement des aéronefs ;
- (iii) le démarrage des moteurs et le repoussage de l'aéronef; ainsi que
- (iv) le guidage et le service « follow-me».

(h) Les procédures de gestion de la sécurité des aires de trafic, y compris :

- (i) la protection contre le souffle des réacteurs ;
- (ii) l'application des précautions de sécurité lors des opérations de ravitaillement en carburant des aéronefs ;
- (iii) La prévention des FOD, y compris le nettoyage/balayage des aires ;
- (iv) le contrôle du respect des procédures de sécurité par le personnel présent sur le tarmac.
- (v) l'escorte, le contrôle et la protection des passagers sur l'aire de trafic, contre le trafic automobile et les aéronefs d'exploitation, l'utilisation des itinéraires prédéterminés et la prévention de toute interférence avec les activités fixes d'entretien au sol des aéronefs.

(i) Les procédures de contrôle des véhicules côté piste :

- (i) contrôle et de limitation du nombre de véhicules circulant dans l'aire de mouvement ;
- (ii) la délivrance d'autorisations et de permis temporaires pour les véhicules circulant sur ou à proximité de la zone de circulation, y compris les obligations du conducteur, les règles de circulation, le droit de passage, les limitations de vitesse et les procédures de délivrance des autorisations et permis de conduire, ainsi que les procédures de mise en œuvre ;
- (iii) procédures pour l'escorte des véhicules utilisés occasionnellement dans les zones où une radio et un transpondeur ou équivalent sont requis, ainsi que pour les véhicules temporairement autorisés à circuler sur la zone de mouvement ;
- (iv) procédures et responsabilités en matière d'établissement et de suivi de la mise en œuvre du programme d'entretien des véhicules circulant sur l'aire de mouvement et d'autres zones d'exploitation.

(h) Les procédures de gestion des dangers liés à la faune, y compris :

- (i) l'évaluation des dangers liés à la faune et les modalités de mise en œuvre du programme de gestion de la faune, et la publication des informations pertinentes à l'AIS ;

(ii) formulaire de notification des impacts d'oiseaux.

(l) Procédures de protection de l'aérodrome pour :

(i) le contrôle et la surveillance des obstacles à l'intérieur et à l'extérieur des limites de l'aérodrome, et la notification à l'autorité de l'aviation civile de la nature et de l'emplacement des obstacles, ainsi que de tout ajout ou suppression ultérieure d'obstacles en cas de nécessité, y compris la modification des publications AIS; ainsi que

(ii) la surveillance et l'atténuation des risques liés aux activités humaines et à l'utilisation des terrains, sur l'aérodrome et ses environs.

(m) Plan d'urgence de l'aérodrome comprenant :

(i) comment faire face aux situations d'urgence sur l'aérodrome ou dans ses environs ;

(ii) les essais des installations et équipements d'aérodrome à utiliser en cas d'urgence, y compris leur fréquence ; ainsi que

(iii) les exercices des plans d'urgence, y compris leur fréquence.

(n) Sauvetage et lutte contre l'incendie, y compris la description des installations, de l'équipement, du personnel et des procédures permettant de satisfaire aux exigences en matière de lutte contre l'incendie.

(o) Plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés, y compris des dispositions, équipements et procédures pertinents pour sa mise en œuvre.

(p) Procédures visant à garantir la sécurité de la manutention et du stockage du carburant et des marchandises dangereuses sur l'aérodrome, y compris :

(i) les équipements, les zones de stockage, la livraison, la distribution, la manutention et les mesures de sécurité ;

(ii) la qualité et spécification correcte du carburant d'aviation; les intervalles d'audit et d'inspection, les listes de contrôle, l'échantillonnage et la tenue de registres.

(q) Opérations par faible visibilité :

(i) description des procédures opérationnelles, y compris la coordination avec l'unité des services de la circulation aérienne et l'unité de gestion des aires de trafic ;

(ii) les itinéraires de roulage normalisés ;

(iii) le contrôle des activités, ainsi que

(iv) la mesure et le compte rendu de la portée visuelle de piste.

Procédures pour les opérations en cas de mauvaises conditions météorologiques.

(r) Procédures pour les opérations de nuit.

(s) Procédures pour la protection des radars et autres aides à la navigation, le contrôle des activités et l'entretien au sol à proximité de ces installations.

(t) Procédures pour l'exploitation d'aéronefs dont la lettre de code est supérieure à celle de l'aérodrome, y compris les voies de circulation.

(v) Procédures et mesures de prévention des incendies sur l'aérodrome.

(w) procédures de communication, y compris :

(i) fréquences, la langue et la phraséologie à utiliser pour communiquer avec les services de la circulation aérienne ;

(ii) les indicatifs d'appel du véhicule ;

(iii) signaux de communication à utiliser en cas de défaillance de la radiocommunication ;

(iv) communication par l'intermédiaire du prestataire de services de la circulation aérienne ; et

(v) la diffusion d'informations importantes.

(x) Procédures de remorquage d'aéronefs, y compris :

(i) itinéraires désignés à utiliser ;

(ii) les feux à afficher par les aéronefs ;

(iii) les procédures de communication ;

(iv) les orientations à fournir et mesures visant à assurer la sécurité du remorquage dans des conditions météorologiques défavorables, y compris la visibilité et les phénomènes météorologiques dans lesquels le remorquage est limité ou interdit.

(y) Procédures de transfert des activités entre le personnel de l'aérodrome, y compris la description du système de fourniture d'informations opérationnelles à d'autres organismes opérant sur l'aérodrome.

6.2.2. Vérification sur site du système de gestion

Conformément aux dispositions de l'ADR.OR.D.005

(1) L'exploitant d'aérodrome met en œuvre et maintient un système de gestion qui comprend un système de gestion de la sécurité.

(2) Le système de gestion comprend:

(a) des lignes clairement définies d'affectation et de responsabilité sur l'ensemble de la structure de l'exploitant d'aérodrome, et notamment une responsabilité directe de l'encadrement supérieur en ce qui concerne la sécurité ;

- (b) une description de l'ensemble des conceptions et des principes de l'exploitant d'aérodrome en ce qui concerne la sécurité, ci-après dénommée la politique de sécurité, signée par le dirigeant responsable ;
- (c) un processus formel qui veille à ce que les dangers liés à l'exploitation soient identifiés ;
- (d) un processus formel qui assure une analyse, une évaluation et une atténuation des risques relatifs à l'exploitation de l'aérodrome ;
- (e) les moyens de vérifier le niveau de performance en matière de sécurité de l'organisation de l'exploitant d'aérodrome sur la base des indicateurs et des cibles de performance en matière de sécurité du système de gestion de la sécurité, et de valider l'efficacité des contrôles des risques en matière de sécurité ;
- (f) un processus formel pour:
 - (i) identifier les changements au sein de l'organisation de l'exploitant d'aérodrome, du système de gestion, de l'aérodrome ou de son exploitation qui pourraient affecter les processus, procédures et services établis;
 - (ii) décrire les accords établis pour assurer les performances en matière de sécurité avant de mettre en œuvre les changements;
 - (iii) supprimer ou modifier les contrôles des risques en matière de sécurité qui ne sont plus nécessaires ou efficaces en raison de changements dans l'environnement d'exploitation;
- (g) des processus formels pour réviser le système de gestion visé au point a), identifier les causes de performances médiocres du système de gestion de la sécurité, déterminer les implications de ces performances sur l'exploitation de l'aérodrome, et supprimer ou atténuer ces causes;
- (h) un programme de formation à la sécurité qui veille à ce que le personnel concerné par l'exploitation, le sauvetage et la lutte contre l'incendie, l'entretien et la gestion de l'aérodrome soit formé et compétent pour effectuer les tâches du système de gestion de la sécurité;
- (i) des moyens formels de communication en matière de sécurité qui garantissent que le personnel a pleinement connaissance du système de gestion en matière de sécurité, assurent la transmission d'informations critiques sur le plan de la sécurité et expliquent pour quelles raisons certaines actions en matière de sécurité sont entreprises et pourquoi certaines procédures de sécurité sont introduites ou modifiées;
- (j) la coordination du système de gestion de la sécurité avec le plan d'urgence de l'aérodrome; et la coordination dudit plan avec les plans d'urgence des organisations avec lesquelles l'exploitant se coordonne lors de la fourniture de services d'aérodrome;
- (k) un processus formel pour contrôler la conformité de l'organisation aux exigences applicables.

- (3) L'exploitant d'aérodrome documente tous les processus clés du système de gestion.
- (4) Le système de gestion est en adéquation avec la taille de l'organisation ainsi qu'avec la nature de ses activités et prend en compte les dangers et les risques associés qui sont inhérents à ces activités.
- (5) Si l'exploitant d'aérodrome détient également un certificat pour fournir des services de navigation aérienne, il veille à ce que le système de gestion couvre toutes les activités dans le cadre de ses certificats.

7. PHASE 4 : DELIVRANCE OU REFUS DU CERTIFICAT D'AERODROME

7.1. Délivrance du certificat d'aérodrome

- (1) Si les résultats sont jugés satisfaisants et que le niveau de sécurité est jugé acceptable au sein de l'aérodrome à la suite des inspections/audits, un certificat d'aérodrome est délivré au demandeur.
- (2) Le certificat comportera en annexe les termes du certificat auxquels le demandeur est tenu de se conformer.
- (3) La CCAA notifie et transmet le certificat et les termes du certificat, une copie du manuel d'aérodrome approuvé et, le cas échéant, toute autre condition ou limitation d'exploitation imposée ainsi que les éventuels documents d'acceptation de déviation et d'action (DAAD) au demandeur.

7.2. Refus du certificat d'aérodrome

- (1) Le certificat d'aérodrome sera refusé au demandeur dans le cas où il a été démontré à la suite des inspections/audits que ce dernier n'a pas pu démontrer sa capacité à établir et maintenir un niveau de sécurité acceptable au sein de l'aérodrome.
- (2) Le refus de délivrer le certificat d'aérodrome par la CCAA peut se fonder sur une ou plusieurs des constatations ci-après :
 - (a) L'inspection des infrastructures et équipements d'aérodrome a révélé qu'ils ne sont pas conformes à la base de certification ;
 - (b) L'évaluation des procédures d'exploitation a révélé qu'elles ne sont pas conformes au manuel d'aérodrome ;
 - (c) L'évaluation des faits ci-dessus et d'autres facteurs a révélé que le demandeur ne sera pas en mesure d'exploiter l'aérodrome et d'en assurer la maintenance conformément aux dispositions réglementaires.
- (3) Le demandeur sera notifié par écrit par la CCAA et ce dernier sera invité à prendre des mesures correctives.

8. PHASE 5 : PUBLICATION DU STATUT D'AERODROME CERTIFIE

Après la délivrance du certificat d'aérodrome, les renseignements concernant le statut d'aérodrome certifié doivent être communiqués à l'informateur national pour publication dans l'AIP.

9. TRANSFERT DU CERTIFICAT D'AERODROME

- (1) Le transfert du certificat d'aérodrome est requis lorsqu'il y'a changement d'exploitant d'aérodrome. Les raisons d'un transfert peuvent être notamment la vente d'aérodrome ou le transfert de la responsabilité de son exploitation d'une administration publique à une entité d'aérodrome constituée par les pouvoirs publics telle qu'une autorité aéroportuaire ou une administration régionale ou municipale. Il peut aussi faire suite à la privatisation d'aérodrome ou à sa constitution en société.
- (2) Le consentement au transfert par la CCAA ne sera donné qu'après s'être assuré que le nouvel exploitant proposé sera en mesure d'exploiter l'aérodrome et d'en assurer l'entretien comme il convient et qu'aucune variation significative ne se produira dans l'exploitation quotidienne de l'aérodrome. Cela implique que :
 - (a) les infrastructures, équipements et services doivent demeurer substantiellement inchangés ;
 - (b) le personnel clé de l'exploitation et de maintenance doit rester en place ou être remplacé par un personnel possédant des qualifications, une expérience ou un niveau de compétence équivalent ;
 - (c) le système de gestion doit rester en vigueur ; et
 - (d) les procédures figurant dans le manuel doivent rester substantiellement inchangées.
- (3) Si toutes ces conditions sont satisfaisantes, le certificat valide est transféré au nouvel exploitant d'aérodrome et un nouveau certificat est émis.
- (4) Le consentement au transfert peut être refusé si la démonstration n'a pas pu être faite à la CCAA que le nouvel exploitant proposé sera en mesure d'exploiter l'aérodrome et d'assurer l'entretien qu'il convient ou si des changements significatifs dans les aspects opérationnels de l'aérodrome en résulteront ou seront apportés par le cessionnaire, notamment :
 - (a) La réduction dans les installations de piste, de voie de circulation ou d'aire de trafic ;
 - (b) Les modifications dans les termes du certificat existant ;
 - (c) Les nouveaux arrangements de dotation en personnel insuffisant ou inadéquats ;

- (d) La révision significative du manuel d'aérodrome.
- (5) Si la CCAA décide de ne pas transférer le certificat, elle en avise par écrit le nouvel exploitant en indiquant les raisons du refus.

10. SURVEILLANCE CONTINUE DES AERODROMES

- (1) Le titulaire du certificat est responsable de la conformité continue de l'aérodrome avec base de certification ainsi que les termes du certificat.
- (2) L'Autorité Aéronautique est responsable de la conduite périodique d'inspections de l'exploitant du titulaire d'un certificat pour assurer une conformité continue avec la base de certification et les termes du certificat.
- (3) Conformément aux dispositions de l'ADR.AR.C.010, pour chaque exploitant d'aérodrome certifié, l'Autorité Aéronautique :
 - (a) Met en place et tient à jour un programme de surveillance ;
 - (b) Applique un cycle de planification de la surveillance approprié ne dépassant pas vingt-quatre (24) mois.

11. RENOUELEMENT DU CERTIFICAT D'AERODROME

- (1) Conformément aux dispositions de l'ADR.AR.C.035 e), la validité du certificat d'aérodrome est de trois (03) ans et est spécifiée sur le certificat.
- (2) Le renouvellement doit permettre à la CCAA de s'assurer que l'exploitant continue de satisfaire aux exigences de certification et que les changements intervenus depuis la délivrance du certificat ont été correctement évalués et approuvés.
- (3) Le renouvellement repose sur les résultats du programme de surveillance continue mis en œuvre par la CCAA pendant la période de validité du certificat.
- (4) Il prend en compte les modifications apportées à l'aérodrome, à son organisation et à son système de gestion, conformément à la procédure de gestion des changements approuvée de l'exploitant.
- (5) Il ne donne lieu à une réévaluation complète que lorsque des changements majeurs ou des non-conformités importantes le justifient.

11.1. Demande de renouvellement

- (1) L'exploitant dépose une demande de renouvellement accompagnée du formulaire CMR.AGA.FORM.804 de demande formelle renseigné et signé par le Dirigeant Responsable au moins six mois avant l'expiration du certificat.
- (2) Il joint une déclaration de conformité attestant que les conditions ayant conduit à la certification demeurent satisfaites ou présente les

changements intervenus depuis la délivrance ou le dernier renouvellement du certificat.

11.2. Examen documentaire

L'exploitant d'aérodrome transmet à la CCAA pour évaluation :

- (a) L'organisation s'il y'a eu des changements ;
- (b) Le manuel d'aérodrome s'il y'a eu des amendements ;
- (c) Les documents relatifs à la mise en œuvre du SMS ;
- (d) La situation des exemptions ou dérogations éventuelles.

11.3. Exploitation des résultats de la surveillance continue

La CCAA examine :

- (a) Les rapports d'audit et d'inspection réalisés pendant la période de validité du certificat ;
- (b) Les mesures correctives mises en œuvre pour la fermeture des non-conformités constatées ;
- (c) Les événements de sécurité et leurs tendances ;
- (d) La base de certification.

11.4. Vérification de la gestion des changements

La CCAA s'assure que tous les changements significatifs ont :

- (a) Été notifiés conformément à la réglementation ;
- (b) Fait l'objet d'une évaluation de sécurité lorsque nécessaire ;
- (c) Été approuvés ou acceptés par l'Autorité avant leur mise en œuvre.

11.5. Vérifications sur site (si nécessaire)

- (1) Une activité d'audit/inspection sur site peut être réalisée lorsque :
 - (a) Des changements majeurs sont intervenus depuis la dernière activité de surveillance ;
 - (b) Des non-conformités significatives subsistent ;
 - (c) Les résultats de la surveillance le justifient.
- (2) Lorsque l'ensemble des exigences demeure satisfait et que les éventuelles non-conformités significatives ont été levées, la CCAA renouvelle le certificat.
- (3) Dans le cas contraire, l'exploitant d'aérodrome sera notifié par écrit par la CCAA du refus de renouvellement et ce dernier sera invité à prendre des mesures correctives.

12. CHANGEMENTS : AMENDEMENT DES TERMES DU CERTIFICAT D'AERODROME

- (1) Tout changement affectant les termes du certificat, la base de certification et l'équipement de l'aérodrome présentant une importance

critique, ou de manière significative les éléments du système de gestion de l'exploitant d'aérodrome conformément à l'ADR.OR.D.005 requiert une approbation préalable de la CCAA.

- (2) L'Autorité Aéronautique peut amender un certificat d'aérodrome si :
 - (a) Une modification intervient dans les termes du certificat ;
 - (b) Le titulaire du certificat demande un amendement.
- (3) Pour ce faire, l'exploitant d'aérodrome adresse une demande d'amendement à la CCAA.
- (4) Au terme de l'évaluation de la demande, la CCAA donne son avis en motivant si oui ou non le certificat devrait être amendé.

13. RESOLUTION DES PROBLEMES DE SECURITE: LIMITATION, SUSPENSION, RETRAIT DU CERTIFICAT D'AERODROME

Deux cas de limitation, suspension ou de retrait du certificat d'aérodrome sont à distinguer selon l'origine de la demande :

- (a) La demande émane de l'exploitant ;
- (b) La proposition est faite par les inspecteurs chargés de la supervision de la sécurité des aérodromes.

13.1. Demande de limitation, de suspension ou de retrait présenté par l'exploitant

- (1) Pour diverses raisons, un exploitant peut être amené à demander lui-même la limitation, la suspension voire le retrait d'un certificat d'aérodrome. Il le fait alors par courrier signé par le Dirigeant Responsable adressé à la CCAA dans laquelle il motive les raisons de sa demande et cette dernière doit être accompagnée des pièces justificatives.
- (2) La CCAA répond à l'exploitant par lettre en indiquant la limitation, la période de la suspension ou la date du retrait définitif du certificat.

13.2. Demande de limitation, de suspension ou de retrait faite par un inspecteur

- (1) Lors de la surveillance continue, les inspecteurs de la CCAA peuvent estimer que l'aérodrome ou ses équipements liés à la sécurité ne respectent plus les règles et procédures relatives à la délivrance et au maintien du certificat ou que l'exploitant n'est plus en mesure de maintenir un niveau de sécurité acceptable au sein de la plateforme. Le certificat est alors limité, suspendu ou retiré jusqu'à la mise en œuvre satisfaisante d'un plan d'actions correctives.
- (2) Le retrait du certificat d'aérodrome entraîne l'obligation, pour l'exploitant d'aérodrome, de reprendre l'intégralité du processus de certification en

vue de l'obtention d'un nouveau certificat.

14. CONTACT

- (1) Pour de plus amples renseignements, veuillez contacter :
aerodrome.oversight@ccaa.aero.
- (2) Toute proposition de modification de la présente circulaire est bienvenue et peut être soumise à l'adresse électronique ci-dessus.

Yaoundé, le

29 SEPT 2026

Le Directeur Général,



Paule ASSOUMOU KOKI