

RÉPUBLIQUE DU CAMEROUN

Paix – Travail - Patrie

AUTORITE AERONAUTIQUE

Le Directeur Général



REPUBLIC OF CAMEROON

Peace - Work - Fatherland

CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

The Director General

Circulaire N° E-000002 /C/CCAA/DG du 13 JAN 2023
Relative au processus de certification des aérodrômes

m

JP

TABLE DES MATIERES

1. Introduction	4
1.1. Objet	4
1.2. Champ d'application.....	4
1.3. Description des changements	4
2. Exigences et Références	4
2.1. Exigences	4
2.2. Documents de référence.....	4
3. Contexte	5
4. PHASE 1 : DEMANDE PRELIMINAIRE OU EXPRESSION D'INTERET DU POSTULANT	5
4.1. Composition de la demande préliminaire de certification d'aérodrome	5
4.2. Evaluation de la conformité de la demande préliminaire et son examen	6
4.3. Résultats de l'évaluation de la demande préliminaire	6
5. PHASE 2 : DEMANDE FORMELLE	7
5.1. Evaluation de la conformité de la demande formelle	7
5.2. Composition de la demande formelle	7
5.3. Evaluation de la demande formelle	8
5.4. Evaluation de la documentation.....	9
6. PHASE 3 : EVALUATION DES INFRASTRUCTURES, EQUIPEMENTS ET SERVICES	10
6.1. Inspections techniques	10
6.2. Vérification sur site des procédures et du système de gestion de la sécurité (SGS) de l'exploitant.....	16
7. PHASE 4 : DELIVRANCE OU REFUS DU CERTIFICAT D'AERODROME	22
7.1. Délivrance du certificat d'aérodrome	22
7.2. Refus du certificat d'aérodrome	22
7.3. Certificat d'aérodrome provisoire	23
8. PHASE 5 : PUBLICATION DU STATUT D'AERODROME CERTIFIE	23
9. TRANSFERT DU CERTIFICAT D'AERODROME	23
10. SURVEILLANCE CONTINUE DES AERODROMES	24
10.1. Généralités	24
10.2. Renouvellement du certificat d'aérodrome	24
10.3. Amendement d'un certificat d'aérodrome	25



Handwritten signature in blue and pink ink, located in the bottom right corner of the page.

1. INTRODUCTION

La présente circulaire a pour but de donner des orientations aux inspecteurs aérodrome et aides au sol (AGA) et au personnel de supervision des aérodromes en ce qui concerne la certification des aérodromes terrestres, afin de s'assurer que les installations, le matériel et les procédures d'exploitation des aérodromes certifiés seront conformes aux dispositions de la réglementation en vigueur sur la conception, la construction et l'exploitation des aérodromes au Cameroun.

1.1. Objet

La présente circulaire a pour objet de décrire le processus de certification d'aérodrome conformément aux règlements de l'aviation civile camerounaise

1.2. Champ d'application

La présente circulaire s'applique aux exploitants d'aérodromes et au personnel de supervision des aérodromes.

1.3. Description des changements

La présente circulaire est publiée en remplacement des circulaires N°38/CCAA/DG/DSA/SAE/af du 29 octobre 2015 relative au processus de certification d'aérodrome et N°007/CCAA/DG/DSA/SDNAA /SAE/af du 02 septembre 2019 relative aux inspections techniques et vérifications sur site de certification d'aérodrome.

2. EXIGENCES ET REFERENCES

2.1. Exigences

- (a) Loi portant régime de l'aviation civile au Cameroun ;
- (b) Décret portant condition de création d'ouverture, de classification, d'exploitation et de fermeture des aérodromes et servitudes aéronautiques ;
- (c) Arrêté fixant les conditions de certification des aérodromes au Cameroun ;
- (d) Arrêté fixant les normes de conception, de construction et d'exploitation des aérodromes au Cameroun.

2.2. Documents de référence

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

3. CONTEXTE

Le processus de certification a pour but de donner l'assurance que les exploitants potentiels des aéroports 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'aéroport est capable de se conformer aux règlements de l'aviation civile en vigueur au Cameroun et donc est capable d'établir et de maintenir un niveau de sécurité acceptable au sein dudit aéroport.

Le processus de certification englobe des activités décrites dans les 5 (cinq) 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 ou expression d'intérêt du postulant ;
- Phase 2 Demande formelle ;
- Phase 3 Evaluation des infrastructures, équipements et services ;
- Phase 4 Délivrance ou refus du certificat d'aéroport ;
- Phase 5 Publication du statut d'aéroport certifié dans l'AIP.

4. PHASE 1 : DEMANDE PRELIMINAIRE OU EXPRESSION D'INTERET DU POSTULANT

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

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

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

- 1- raison sociale et adresse du siège social du postulant ;
- 2- description sommaire de l'aéroport ;
- 3- proximité de l'aéroport par rapport à d'autres aéroports et sites d'atterrissage, y compris les aéroports militaires ;
- 4- les obstacles et le relief ;
- 5- toute nécessité de restrictions opérationnelles ;
- 6- l'existence de restrictions ou d'espace aérien contrôlé ;
- 7- l'existence de procédures aux instruments ;
- 8- description de l'organisation (organigramme) précisant le nom, les qualifications et l'expérience des principaux responsables ;
- 9- les renseignements sur les ressources financières relatives à la gestion de l'aéroport ;
- 10- date à laquelle le postulant souhaite commencer à exploiter ses services le cas échéant ;

- 11-l'acte notarial de constitution de l'entreprise ;
- 12-l'enquête de moralité des différents responsables ;
- 13-étude d'impact environnemental.

Le dossier sus-évoqué est accompagné du formulaire de demande préliminaire renseigné disponible sur le site www.dasis.ccaa.aero.

Après réception de cette demande, le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique la fait parvenir à la direction en charge de la sécurité des aérodromes afin de déterminer si l'activité du postulant justifie la délivrance d'un certificat d'aérodrome.

4.2. Evaluation de la conformité de la demande préliminaire et son examen

L'évaluation de la conformité de la demande préliminaire consiste en une rencontre entre le postulant et les responsables de la direction chargée des aérodromes afin de déterminer si l'activité du postulant justifie la délivrance d'un certificat d'aérodrome.

Cette rencontre permet aussi au postulant d'apprécier les conditions et les exigences établies pour l'obtention d'un certificat d'aérodrome.

Au cours de cette rencontre, seules les informations de base et les exigences générales de certification seront discutées. Il s'agit des points suivants :

- a) Vérification des renseignements de la demande préliminaire de l'opérateur potentiel ;
- b) Communication au postulant des règlements et des possibles exigences additionnelles ;
- c) Explication des exigences minimales pour la soumission de la demande formelle ;
- d) Explication du chronogramme des événements et du processus de certification ;
- e) Discussions du chronogramme des redevances si nécessaires ;
- f) Information sur la durée estimée après la soumission de la demande formelle ;
- g) Provision des formulaires pour la demande formelle au postulant.

4.3. Résultats de l'évaluation de la demande préliminaire

Lorsqu'il s'agit d'un nouvel aérodrome, l'avis de la commission qui statue sur l'opportunité de création de l'aérodrome et sur toutes les études concernant les autres Administrations, (Ministère de la défense, Ministère de l'Environnement, Ministère chargé de l'aménagement du territoire, etc...) sera sollicité.

Si les résultats de cette évaluation sont positifs, le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique invite par écrit le postulant 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

Il est recommandé que la demande formelle soit soumise au moins 180 jours avant le début planifié de l'exploitation pour le cas d'un nouvel aérodrome.

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 postulant.

Le formulaire de demande formelle est renseigné, signé par le postulant et renvoyé à l'Autorité Aéronautique.

Le formulaire de demande formelle se trouve en ligne sur le site www.dasis.ccaa.aero.

5.1. Evaluation de la conformité de la demande formelle

La conformité de la demande formelle sera évaluée par la structure en charge de la supervision de la sécurité des aérodromes.

Elle doit contenir des renseignements indispensables pour une évaluation de la possibilité pour le postulant d'exploiter l'aérodrome envisagé.

5.2. Composition de la demande formelle

Les documents suivants sont joints à la demande formelle :

- 1- Les dispositions spécifiques d'exploitation (DES) : ce document décrit les intentions du candidat en matière d'autorisations, limitations, dispositions et privilèges à l'exploitation ;
- 2- Les CV des principaux responsables ;
- 3- Le chronogramme des événements : ce document énumère le calendrier des activités, les programme d'acquisition des équipements et des structures nécessaires pour l'inspection de l'Autorité Aéronautique avant la certification ;
- 4- Les documents financiers et comptables internes récents et, s'ils existent, les comptes certifiés de l'exercice financier précédent ;
- 5- Le plan de financement de l'entreprise portant sur au moins les deux premières années d'exploitation le cas échéant ;
- 6- Les dispositions prises pour la souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité civile ;
- 7- Deux exemplaires du manuel d'aérodrome ;
- 8- Le Plan de sureté aéroportuaire de l'exploitant ;
- 9- Les documents d'achat des équipements nécessaires pour l'exploitation de l'aérodrome, baux, et/ou lettres d'intention : ces pièces jointes doivent donner la preuve que l'opérateur est engagé

dans le processus d'acquisition active des structures, et services appropriés au type d'opération proposé.

Si les contrats formels ne sont pas achevés, des lettres ou d'autres documents indiquant des accords préliminaires ou intention, seront suffisants jusqu'à la date déterminée par l'Autorité Aéronautique.

10- La déclaration de conformité (checklist de conformité) signée par le Dirigeant Responsable : elle doit contenir une liste complète de toute la réglementation de l'aviation civile applicable à l'exploitation proposée.

5.3. Evaluation de la demande formelle

La Direction en charge de la supervision des aérodromes soumettra à l'approbation du Directeur Général de l'Autorité Aéronautique, une équipe chargée de la certification du postulant. Cette équipe devra comprendre :

- 1- Un chef de projet ;
- 2- Au moins un spécialiste en exploitation aéroportuaire ;
- 3- Au moins un spécialiste de la circulation aérienne et de la gestion de l'espace aérien ;
- 4- Au moins un spécialiste des services de sauvetage et lutte contre incendie ;
- 5- Au moins un spécialiste en gestion du risque animalier ;
- 6- Au moins un spécialiste des aides visuelles et d'électricité d'aérodrome ;
- 7- Au moins un spécialiste de la sûreté aéroportuaire ;
- 8- Au moins un spécialiste en ingénierie d'aérodrome.

Dès que cette équipe est désignée, le Chef de projet programme une réunion de l'équipe de certification pour l'évaluation de la conformité de la demande formelle.

Si l'évaluation de la conformité de la demande formelle est satisfaisante, une évaluation de la demande formelle sera faite par l'équipe de certification. Dans le cas contraire, le postulant sera notifié pour la mise en conformité de sa demande formelle.

Cette évaluation permet à l'Autorité Aéronautique de se faire une opinion générale sur l'envergure de l'exploitation proposée et sur l'aptitude que semble présenter le postulant à cet égard.

Elle aura également pour but de s'assurer de la compétence du postulant avant la phase de l'inspection opérationnelle.

Ladite évaluation consiste à :

- une évaluation de l'exploitation aérienne si celle-ci n'a pas été effectuée lors de la phase d'évaluation préliminaire. En cas de

dérogation à une norme ou à une pratique, cette évaluation devra comprendre une étude aéronautique ;

- une évaluation du manuel d'aérodrome.

Au terme de cette évaluation, le chef de projet programme une réunion de présentation des résultats de l'évaluation de la demande formelle avec le postulant et les membres de l'équipe de certification.

Il est recommandé que la direction et le personnel clés du postulant assistent à cette réunion et soient préparés à discuter en termes généraux les bilans et les aspects spécifiques de l'exploitation proposée.

Beaucoup de problèmes peuvent être évités en discutant tous les aspects de l'exploitation proposée et les exigences spécifiques qui doivent être satisfaisantes pour être certifié, comme exploitant d'aérodrome.

Au cas où l'évaluation de la demande formelle n'est pas satisfaisante, les documents transmis à l'Autorité Aéronautique sont retournés à l'expéditeur pour mesures correctives. Le processus de certification ne pourra continuer que si lesdites mesures ont été jugées acceptables par l'équipe de certification.

Il est important d'établir de bonnes relations de travail et de compréhension entre l'Autorité Aéronautique et les représentants du postulant.

5.4. Evaluation de la documentation

L'évaluation de la documentation consiste à :

- 1) Evaluer que le postulant et son personnel possèdent les compétences et l'expérience nécessaires pour exploiter l'aérodrome et en assurer la maintenance comme il convient ;
- 2) Vérifier la régularité de la documentation en vue de son acceptation ou son approbation selon les exigences réglementaires ; et
- 3) Evaluer le système de gestion de la sécurité (SGS) pour s'assurer qu'un système de gestion de la sécurité acceptable est mis en place.

Elle entraîne :

- a) La révision des documents ;
- b) La révision du chronogramme des événements ;
- c) La révision du planning de certification.

Si le résultat de cette évaluation n'est pas satisfaisant, des informations complémentaires seront demandées au postulant qui se doit de les fournir.

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

Les inspections et les audits sont subordonnés à l'acceptation de la documentation et à la compatibilité des moyens financiers et humains avec le type d'exploitation proposée.

Le but ici est d'établir l'adéquation entre la documentation acceptée en phase 2 et la conception, construction et exploitation de l'aérodrome.

La réglementation exige que l'exploitant d'aérodrome démontre sa capacité à se conformer aux règlements et pratiques d'exploitation en toute sécurité avant l'obtention du certificat.

Ces démonstrations comprennent l'exécution réelle des opérations en présence des inspecteurs de l'Autorité Aérienne.

Lors de ces démonstrations, les inspecteurs de l'Autorité Aérienne évaluent l'efficacité des politiques, méthodes, procédures et instructions telles que décrites dans les manuels et autres documents de l'exploitant ou des sous-traitants.

Les auditeurs doivent toujours s'assurer qu'ils sont accompagnés partout par des membres techniques faisant partie de l'encadrement supérieur de l'organisation du postulant. Le but de l'accompagnement est de s'assurer que le postulant est informé en temps réel des non conformités de l'audit.

Les résultats de l'inspection/audit sont transmis au postulant pour élaboration et mise en œuvre d'un plan d'actions correctrices.

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 :

a) Limitation des obstacles :

1) 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 ;

2) 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 ;

3) 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 ;

b) Caractéristiques physiques :

1) 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 le règlement fixant les normes de conception, de construction et d'exploitation des aérodromes au Cameroun. 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 ;

2) 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 l'Autorité Aéronautique 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) ;

3) 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 ;

4) 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 ;

5) 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 ;

6) 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 ;

c) Réseaux électriques :

1) une alimentation suffisante en énergie primaire est disponible ;

2) le temps de commutation répond aux exigences ;

3) au besoin, une alimentation en énergie secondaire est disponible ;

4) le service de la circulation aérienne (ATS) obtient au besoin un retour d'information sur l'état des aides au sol ;

d) Aides visuelles :

1) 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 ;

2) 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 fragibles, 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) ;

3) 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 fragibles 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 ;

4) 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 ;

5) 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 :

a) Niveau de protection :

- 1) le niveau de protection est promulgué dans l'AIP ;
- 2) l'exploitant d'aérodrome a une procédure pour réévaluer régulièrement le trafic et actualiser le niveau de protection en incluant l'indisponibilité ;
- 3) 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 ;

b) Personnel SLI :

- 1) le personnel SLI est en nombre correspondant au niveau de protection qui convient à la catégorie SLI de l'aérodrome ;
- 2) la formation de tout le personnel SLI est adéquate et surveillée ;
- 3) les installations d'entraînement, pouvant inclure de l'équipement de simulation pour l'entraînement sur des incendies d'avions, sont disponibles ;
- 4) les procédures que suit le personnel SLI sont tenues à jour ;

c) Intervention :

- 1) le service SLI est doté d'une carte à jour de sa zone d'intervention, comprenant les voies d'accès ;
- 2) le délai d'intervention est conforme à la réglementation applicable et est régulièrement testé. Cette vérification devrait être prévue dans les procédures SLI ;
- 3) 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 ;
- 4) un service de communication et d'alerte est assuré entre poste d'incendie, tour de contrôle et véhicules SLI ;

d) Équipement de sauvetage :

- 1) le nombre de véhicules SLI est conforme à la réglementation applicable ;
- 2) le service SLI a une procédure qui décrit l'entretien des véhicules SLI et assure que cet entretien est formellement surveillé ;
- 3) les types et les quantités d'agents extincteurs, y compris les réserves, sont conformes à la réglementation applicable ;
- 4) 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 ;

5) 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 ;

6) 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 :

a) L'équipement requis est fourni ;

b) Des clôtures sont en place comme exigé ;

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

1) quelles sont les personnes chargées de ces mesures et quelle est leur formation ;

2) comment et quand sont prises ces mesures, et comment des comptes rendus à ce sujet sont établis et communiqués ;

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

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

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

6) coordination avec les services ATS ;

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

1) enregistrer et analyser les incidents impliquant des animaux ;

2) recueillir les restes d'animaux ;

3) surveiller les mesures correctrices à prendre par la suite ;

4) 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 la sécurité (SGS) de l'exploitant

6.2.1. Vérification sur site des procédures de l'exploitant

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

a) Données d'aérodrome et leur communication :

1) exhaustivité, exactitude et intégrité des données communiquées conformément à l'AIP, notamment :

i) collecte de données, y compris l'état de l'aire de mouvement et de ses installations ;

ii) vérifications de la validité des données ;

iii) transmission des données ;

iv) modifications, permanentes ou non, de données publiées ;

v) vérifications des renseignements, une fois publiés ;

vi) actualisation des renseignements après des travaux de construction ;

2) existence d'une coordination formelle avec l'ATS ;

3) existence d'une coordination formelle avec les services d'information aéronautique ;

4) publication des renseignements requis dans la publication d'information aéronautique ;

5) les renseignements publiés concordent avec la situation sur le site ;

b) Accès à l'aire de mouvement :

1) il existe un plan à jour montrant clairement tous les points d'accès à l'aire de mouvement ;

2) il y a une procédure décrivant l'inspection des points d'accès et des clôtures ;

c) Plan d'urgence d'aérodrome :

1) il existe un plan d'urgence d'aérodrome et ce plan est à jour ;

2) des exercices ont lieu régulièrement en rapport avec le plan d'urgence ;

3) il y a une procédure décrivant les tâches que prévoit le plan d'urgence ;

4) l'exploitant d'aérodrome vérifie régulièrement les renseignements figurant dans le plan d'urgence, ce qui inclut la tenue d'une liste à jour des personnes mentionnées dans ce plan avec leurs coordonnées ;

5) il y a une procédure décrivant ses rôles et ses responsabilités en cas d'urgence ;

6) il y a une procédure décrivant l'intervention d'autres instances en cas d'urgence, et la coordination avec elles ;

7) l'équipement d'urgence minimal requis est disponible, y compris un centre directeur des opérations d'urgence suffisamment équipé et un poste de commandement mobile ;

d) SLI :

- 1) une inspection technique des divers éléments des services SLI est effectuée avant l'audit ;
- 2) les vérifications à faire pendant la vérification sur site par l'exploitant d'aérodrome consistent seulement à vérifier la mise en œuvre en temps voulu du plan d'action correctrice à la suite de l'inspection technique ;
- 3) si la vérification sur site révèle de nouveaux écarts, ceux-ci devraient être mentionnés dans le compte rendu de vérification sur site ;

e) Inspection de l'aire de mouvement :

- 1) il y a une procédure pour s'assurer qu'il existe une coordination avec l'ATS pour l'inspection de l'aire de mouvement ;
- 2) décrire les inspections, si elles sont effectuées par l'exploitant d'aérodrome, notamment :
 - i) fréquence et portée ;
 - ii) compte rendu, transmission et dépôt ;
 - iii) mesures à prendre et leur surveillance ;
- 3) évaluer, mesurer et rendre compte des caractéristiques de la surface des pistes lorsque la piste est humide ou contaminée, et les communiquer ensuite à l'ATS ;

f) Entretien de l'aire de mouvement :

- 1) il y a une procédure pour mesurer périodiquement les caractéristiques de frottement de la surface de piste, en évaluant si elles sont adéquates et toutes mesures requises ;
- 2) s'assurer de l'existence d'un plan d'entretien à long terme, incluant la gestion des caractéristiques de frottement de la surface des pistes, des chaussées, des aides visuelles, des clôtures, des réseaux de drainage et réseaux électriques et des bâtiments ;

g) Contrôle des situations liées aux conditions météorologiques dangereuses :

- 1) pour les situations météorologiques dangereuses pouvant se produire à l'aérodrome (telles que tempêtes, forts vents en surface et rafales, tempêtes de sable), l'exploitant d'aérodrome devrait avoir des procédures décrivant les dispositions à prendre et définissant les responsabilités et les critères de suspension des opérations sur la piste ;
- 2) l'exploitant d'aérodrome a une coordination officielle avec le fournisseur de services météorologiques pour être avisé de tout changement significatif des conditions météorologiques ;

h) Aides visuelles et réseaux électriques d'aérodrome :

1) si l'exploitant d'aérodrome est responsable de l'entretien des aides visuelles et des réseaux électriques, il existe des procédures décrivant :

i) les tâches — courantes et d'urgence, y compris les inspections des aides lumineuses et non lumineuses et leur fréquence et l'entretien de l'alimentation électrique ;

ii) établissement, transmission et enregistrement de comptes rendus ;

iii) surveillance des mesures ultérieures ;

iv) coordination avec l'ATS ;

2) si l'exploitant d'aérodrome n'est pas chargé de l'entretien des aides visuelles et des réseaux électriques, l'organisme qui en est chargé doit être clairement identifié, et l'existence de procédures de coordination formelles avec l'exploitant d'aérodrome devra être assurée, y compris les objectifs convenus ;

3) le marquage des obstacles est pris en compte ;

i) Sécurité opérationnelle pendant les travaux sur l'aérodrome :

1) pour l'exécution de travaux sur l'aérodrome :

i) il y a une procédure décrivant la nécessité d'aviser les différentes parties prenantes ;

ii) les évaluations de risques liés aux travaux sur l'aérodrome ;

iii) les rôles et les responsabilités des différentes parties, y compris leurs relations et l'application des mesures de sécurité ;

iv) la surveillance de la sécurité pendant les travaux ;

v) la réouverture des installations, lorsqu'il y a lieu ;

vi) la coordination nécessaire avec l'ATS ;

j) Gestion de l'aire de trafic. Lorsqu'un service de gestion de l'aire de trafic est assuré :

1) il y a une procédure pour assurer la coordination avec l'ATS ;

2) l'utilisation d'avions acceptables pour chaque poste de stationnement dûment identifié ;

3) l'établissement d'une ligne de sécurité d'aire de trafic en conformité ;

4) des instructions de sécurité générales pour tous les agents sur l'aire de trafic ;

5) le placement et le refoulement des avions ;

k) Gestion de la sécurité de l'aire de trafic :

1) il y a une procédure pour l'inspection de l'aire de trafic (voir l'alinéa j) ;

2) il existe une coordination avec les autres parties ayant accès à l'aire de trafic, telles que les compagnies d'avitaillement en carburant, compagnies de dégivrage et autres services d'escale ;

l) Véhicules sur l'aire de mouvement :

1) il y a une procédure pour assurer que les véhicules sur l'aire de mouvement sont équipés de façon adéquate ;

2) que les conducteurs ont reçu la formation appropriée ;

3) si l'exploitant d'aérodrome est responsable pour la formation de conducteurs de véhicules opérant sur l'aire de manœuvre, qu'il existe un plan de formation approprié, incluant la formation périodique et les actions de sensibilisation ;

4) si l'exploitant d'aérodrome n'est pas chargé de cette formation ou d'une partie de cette formation, que le prestataire de services est clairement identifié et qu'il existe une coordination formelle entre eux ;

m) Gestion du risque faunique. Les vérifications portant sur la gestion du risque faunique peuvent être une inspection technique ou être comprises dans la vérification sur site des procédures de l'exploitant :

1) si le domaine n'a pas été inspecté lors des inspections techniques, l'équipe de vérification sur site devrait vérifier les points énumérés au § 2.3, alinéa c) ;

2) s'il a été procédé à une inspection technique avant la vérification sur site, celle-ci consistera à vérifier la mise en œuvre en temps utile du plan d'action correctrice établi à la suite de l'inspection technique ;

3) si la vérification sur site révèle de nouveaux écarts, ceux-ci devront être mentionnés dans le compte rendu de cette vérification ;

n) Obstacles :

1) il y a une procédure pour assurer qu'il existe une carte d'obstacles ;

2) il y a une procédure de surveillance des obstacles décrivant les vérifications, leur fréquence, l'enregistrement et les mesures de suivi ;

3) il y a une procédure pour s'assurer que les obstacles ne représentent pas un danger pour la sécurité et que des mesures appropriées sont prises lorsqu'il y a lieu ;

o) Enlèvement d'avions accidentellement immobilisés :

1) il existe un plan pour l'enlèvement d'un avion accidentellement immobilisé, décrivant le rôle et la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome, y compris la coordination nécessaire avec d'autres intervenants et les moyens disponibles ou qui peuvent être mis à disposition ;

p) Opérations par faible visibilité :

- 1) il existe une coordination entre l'exploitant d'aérodrome et l'ATS, y compris la connaissance de la situation en ce qui concerne les procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) et la dégradation des aides visuelles ;
- 2) il y a une procédure qui décrit les mesures à prendre lorsque des LVP sont en cours (contrôle des véhicules, mesure de portée visuelle si nécessaire).

6.2.2. Vérification sur site du SGS

a) Les éléments devant être en place lors de la délivrance de la certification initiale sont, au minimum, les suivants :

- 1) 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 ;
- 2) la structure organisationnelle de l'exploitant : l'exploitant d'aérodrome a nommé un dirigeant responsable et un gestionnaire de la sécurité ;

b) Le gestionnaire de la sécurité devrait 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 ;

c) La capacité et la compétence de l'exploitant d'aérodrome devraient 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 ;

1) 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 ;

2) 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 ;

3) comptes rendus d'accident et d'incident : l'exploitant d'aérodrome a une procédure assurant que :

i) le personnel et les sous-traitants rendent compte des incidents, ceci comprenant une description des mesures mises en place pour qu'ils soient en mesure de le faire ;

ii) les incidents soient promptement analysés et les mesures à prendre par la suite soient surveillées ;

iii) les comptes rendus et analyses des incidents soient enregistrés ;

iv) il soit rendu compte des incidents à l'État ;

- v) une coordination soit en place avec les autres parties prenantes ;
- 4) dangers existants à l'aérodrome : il y a une procédure pour identifier, analyser et évaluer les dangers pour la sécurité des opérations aériennes et la mise en place de mesures d'atténuation appropriées ;
- 5) évaluation des risques et atténuation des changements : il y a une procédure assurant que l'impact que tout changement à l'aérodrome peut avoir sur la sécurité soit analysé, en dressant la liste des dangers qui pourraient en résulter. Cette procédure indique qui procède à l'analyse, quand et comment les dangers sont surveillés, quelles mesures sont prises ensuite, et quels critères mènent à l'analyse. Ces évaluations sont enregistrées dans des dossiers ;
- 6) indicateurs de sécurité : l'exploitant d'aérodrome établit et surveille ses propres indicateurs de sécurité, illustrant ses critères de sécurité, afin de pouvoir analyser les carences éventuelles ;
- 7) audits de sécurité : l'exploitant d'aérodrome a mis en place un programme d'audits de sécurité incluant un programme de formation pour les intervenants ;
- 8) promotion de la sécurité : l'exploitant d'aérodrome devrait avoir un processus pour promouvoir l'information en matière de sécurité.

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

7.1. Délivrance du certificat d'aérodrome

Si le niveau de sécurité est jugé acceptable au sein de l'aérodrome à la suite des inspections/audits, sur proposition de l'équipe de certification, un certificat d'aérodrome sera délivré au postulant.

Le certificat comportera les conditions relatives au type d'utilisation de l'aérodrome ainsi que d'autres précisions jugées pertinentes.

7.2. Refus du certificat d'aérodrome

Le certificat d'aérodrome sera refusé au postulant sur proposition de l'équipe de certification dans le cas où il a été démontré à la suite des inspections/audits que ce dernier n'est pas compétent pour établir et maintenir un niveau de sécurité acceptable au sein de l'aérodrome.

Le refus de délivrer le certificat d'aérodrome par l'Autorité Aéronautique peut se fonder sur une ou plusieurs des constatations ci-après :

- i. L'inspection des infrastructures et équipements d'aérodrome a révélé qu'ils n'assurent pas de façon satisfaisante la sécurité des opérations aériennes ;
- ii. L'évaluation des procédures d'exploitation a révélé qu'elles n'assurent pas de façon satisfaisante la sécurité des opérations aériennes ;

- iii. L'évaluation du manuel d'aérodrome a révélé qu'il ne contient pas des précisions prévues dans la réglementation et les éléments indicatifs associés ;
- iv. L'évaluation des faits ci-dessus et d'autres facteurs (à indiquer) a révélé que le postulant ne sera pas en mesure d'exploiter l'aérodrome et d'en assurer la maintenance conformément aux dispositions réglementaires et éléments indicatifs associés.

7.3. Certificat d'aérodrome provisoire

Si l'intérêt public l'exige, l'Autorité Aéronautique peut délivrer au postulant un certificat d'aérodrome provisoire qui l'autorise à exploiter l'aérodrome après s'être rassuré qu'un certificat d'aérodrome relatif à l'aérodrome en question sera délivré au postulant aussitôt après achèvement de la procédure de certification.

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

Aussitôt que le processus de certification est accompli avec satisfaction, les renseignements concernant l'aérodrome doivent être communiqués à l'informateur national pour publication dans l'AIP.

9. TRANSFERT DU CERTIFICAT D'AERODROME

Le transfert du certificat d'aérodrome peut être requis lorsque la propriété et l'exploitation d'un aérodrome sont transférées d'un exploitant à l'autre. 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.

Le consentement au transfert par l'Autorité Aéronautique ne sera donné qu'après s'être assuré que le cessionnaire 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 les infrastructures, équipements et services doivent demeurer substantiellement inchangés ; 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 ; le système de gestion de la sécurité doit rester en vigueur et enfin les procédures figurant dans le manuel doivent rester substantiellement inchangées.

Le consentement au transfert peut être refusé si l'Autorité Aéronautique n'est pas convaincue que le cessionnaire 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 (par ex : réduction dans les installations de piste, de voie de circulation ou d'aire de trafic, modifications dans les conditions du certificat existant qui sont inacceptables par l'Autorité Aéronautique ; nouveaux arrangements de dotation en personnel insuffisant ou inadéquats, ou encore révision significative du manuel d'aérodrome).

Si l'Autorité Aéronautique décide de refuser son consentement, elle en avise par écrit le cessionnaire prévu dans un délai de 15 jours en indiquant les raisons du refus.

10. SURVEILLANCE CONTINUE DES AERODROMES

10.1. Généralités

Le titulaire du certificat est responsable de la conformité continue de l'aérodrome avec les règlements et autorisations du Cameroun ainsi que les dispositions spécifiques d'exploitation.

Lorsque l'exploitation du titulaire d'un certificat change, les dispositions d'exploitation seront amendées en conséquence. Le processus d'amendement des dispositions spécifiques d'exploitation est semblable au processus de certification. Dans certains cas, le processus peut être moins complexe selon l'objet de l'amendement.

L'Autorité Aéronautique est responsable de la conduite périodique d'inspection de l'exploitant du titulaire d'un certificat pour assurer une conformité continue avec les règlements de l'aviation civile du Cameroun et les pratiques d'exploitation sécurisées.

La surveillance continue par l'Autorité Aéronautique des aérodromes certifiés fait partie du système de certification. Elle permet à l'Autorité Aéronautique de s'assurer que les activités de l'exploitant d'aérodrome se déroulent conformément aux manuels déposés et approuvés.

Un programme annuel de surveillance est mis en œuvre par l'Autorité Aéronautique. Ce programme est conçu en coordination avec les exploitants d'aérodrome. Bien entendu, ce programme ne concerne que les inspections programmées. L'Autorité Aéronautique peut envisager des inspections non programmées.

10.2. Renouveaulement du certificat d'aérodrome

La validité du certificat d'aérodrome est de deux ans et est spécifiée sur le certificat. L'exploitant qui en est titulaire, doit solliciter son renouvellement dans un délai de deux (2) mois avant son expiration.

Le renouvellement d'un certificat d'aérodrome suit la même procédure que la certification. La base réglementaire est celle en vigueur au moment du renouvellement.

10.3. Amendement d'un certificat d'aérodrome

L'Autorité Aéronautique peut amender un certificat d'aérodrome si :

- Une modification intervient dans la propriété ou la gestion de l'aérodrome ;
- Une modification intervient dans l'utilisation ou l'exploitation de l'aérodrome ;
- Une modification intervient dans les limites de l'aérodrome ;
- Le titulaire du certificat demande un amendement.

Pour se faire, l'exploitant d'aérodrome adresse une demande d'amendement sous forme de notification à l'Autorité Aéronautique. Ladite demande est analysée par les inspecteurs de l'Autorité Aéronautique qui donnent leur avis en motivant ainsi si oui ou non le certificat devrait être amendé.

10.4. Limitation- suspension – retrait du certificat d'aérodrome

Deux cas de 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 surveillance de l'exploitant.

10.4.1 Demande de suspension ou de retrait présenté par l'exploitant

Pour diverses raisons, un exploitant peut être amené à demander lui-même la suspension voire le retrait du certificat d'aérodrome. Il le fait alors par courrier signé par le Dirigeant Responsable adressé à l'Autorité Aéronautique.

L'Autorité Aéronautique répond à l'exploitant par lettre en indiquant la date de la suspension ou du retrait définitif.

10.4.2 Demande de suspension ou de retrait faite par un inspecteur

Lors de la surveillance continue, les inspecteurs de l'Autorité Aéronautique peuvent estimer que l'exploitant n'est plus en mesure de maintenir un niveau de sécurité acceptable au sein de la plateforme. Le certificat est alors retiré ou suspendu jusqu'à la mise en œuvre satisfaisante d'un plan d'actions correctrices.

