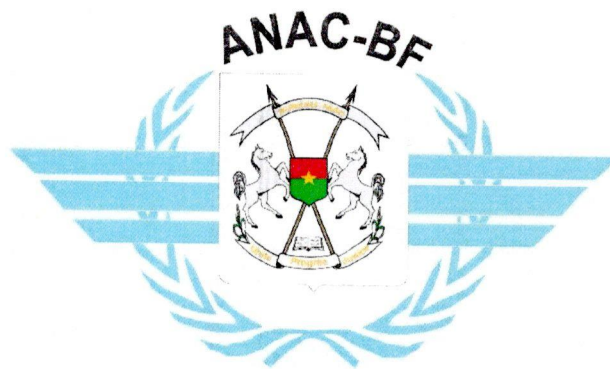


**BURKINA FASO**

**AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE**



**PROCESSUS DE CERTIFICATION DES  
AERODROMES**

**2<sup>e</sup> édition, Septembre 2017**



## Tableau d'approbation

MAITRISE DU DOCUMENT					
Acteurs					Diffusion
Rôle	Fonction	Nom Prénom	Visa	Date	
REDACTION	Chef SA <sup>1</sup>	Youssef OUEDRAOGO		07-09-17	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Version électronique               <ul style="list-style-type: none"> <li>- Tout Inspecteur</li> <li>- IGQSS</li> <li>- DANAS</li> </ul> </li> <li>▪ Version papier (Voir Liste de diffusion contrôlée)</li> </ul>
	IEEAC/SA <sup>2</sup>	Arsène SOMA		07/09/17	
VERIFICATION	DANAS <sup>3</sup>	Hassane Ibrahim KONE		08/09/17	
VALIDATION	IGQSS <sup>4</sup>	Lawankilia SIA		08/09/17	
APPROBATION	Directeur Général, P.I	Azakaria TRAORE		08/09/17	
HISTORIQUE DES MODIFICATIONS					
Edition/Version	Date	Justification			
01/00	Juillet 2016	Création			
02/00	Septembre 2017	Prise en compte des observations de la mission ROST			

<sup>1</sup> Chef du Service Aérodrômes

<sup>2</sup> Ingénieur des Etudes et de l'Exploitation de l'Aviation Civile/Service Aérodrômes

<sup>3</sup> Directeur des Aérodrômes de la Navigation Aérienne et de la Sécurité

<sup>4</sup> Inspection Gestion Qualité Sécurité Sûreté





## Liste de diffusion

Numéro de copie	Destinataire	Format
01	Directeur Général ANAC	E
02	Responsable Inspection Gestion Qualité Sécurité Sûreté	E
03	Directeur des Aéroports de la Navigation Aérienne et de la Sûreté	E
04	Chef Service Aéroport	P/E
05	Délégué aux Activités Aéronautiques Nationales	E
06	Représentant de l'ASECNA au Burkina Faso	E
N00	Tout inspecteur AGA (Stagiaire, Titulaire ou Principal)	E
00	Chef Cellule Informatique et Documentation	P/E

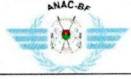
### Observations :

**P** : Format papier

**E** : Format électronique

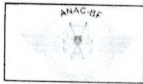
**N00** : Numéro de la version neutre pour large diffusion

**00** : Version originale de référence



## Tableau des révisions

<b>Edition</b>	<b>Révision</b>	<b>Date de révision</b>	<b>Motif de la révision</b>
<b>01</b>	<b>00</b>	<b>Juillet 2016</b>	-
<b>02</b>	<b>00</b>	<b>Septembre 2017</b>	Prise en compte des observations de la mission ROST



## Table des matières

Tableau d'approbation .....	i
Liste de diffusion .....	ii
Tableau des révisions.....	iii
Chapitre 1 : Généralités.....	1
1.1 Objet.....	1
1.2 Domaine d'application .....	1
1.3 Documents de référence.....	1
1.4 Définition des termes .....	2
1.5 Sommaire du processus de certification .....	5
Chapitre 2 : Processus de certification .....	7
2.1 Exigence d'un certificat d'aérodrome.....	7
2.2 Portée de la certification.....	7
2.3 Processus de certification.....	8
Chapitre 3 : Phase I. Expression d'intérêt du postulant .....	10
3.1 Identification des besoins en personnel pour la certification .....	10
3.2 Evaluation de l'exploitation aérienne .....	10
3.3 Exigences des autres entités de l'Etat.....	11
3.4 Résultat de l'évaluation de l'expression d'intérêt.....	11
3.5 Réunion préalable à la demande formelle .....	13
3.5.1 Responsabilités de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.....	13
3.5.2 Responsabilités des autres membres de l'équipe.....	13
3.5.3 Responsabilités du postulant.....	13
3.5.4 Préparation de la réunion préalable à la demande formelle .....	14
3.5.5 Evaluation des résultats de la réunion préalable .....	14
Chapitre 4 : Phase II. Demande formelle de certificat d'aérodrome.....	15
4.1 Evaluation initiale de la demande formelle .....	15
4.2 Détermination de l'acceptabilité d'un dossier de demande formelle.....	17
4.3 Issue de l'examen initial.....	17
4.4 Réunion de demande formelle.....	18
4.4.1 Objectifs de la réunion de demande formelle .....	18
4.4.2 Préparation de la réunion de demande formelle.....	18
4.4.3 Rôle du chef de projet.....	18
4.5 Evaluation du manuel d'aérodrome.....	19





4.5.1	Objet du manuel d'aérodrome .....	19
4.5.2	Evaluation du manuel d'aérodrome .....	19
4.5.3	Notification des divergences .....	20
4.5.4	Notification de l'Approbation ou l' Acceptation .....	20
Chapitre 5 : Phase III. Inspection des installations et équipement et vérification sur site .....		21
5.1	Préparation de l'inspection.....	21
5.1.1	Préparation – Examen de documents .....	21
5.1.2	Equipement à prendre .....	22
5.1.3	Réunion de démarrage .....	22
5.1.4	Inspection sur site – directives .....	22
5.2	Inspections techniques .....	23
5.2.1	Options pour réaliser les inspections techniques .....	23
5.2.2	Inspections techniques des infrastructures et aides au sol .....	24
5.2.3	Inspections techniques des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie.....	30
5.2.4	Inspections techniques de la gestion du risque faunique.....	31
5.2.5	Inspections techniques de l'entretien de l'aérodrome .....	32
5.3	Vérifications sur site du niveau de mise en œuvre des procédures, programmes et systèmes .....	33
5.3.1	Vérification sur site des procédures .....	33
5.3.2	Vérification sur site du SGS.....	38
Chapitre 6 : Phase IV. Délivrance ou refus du certificat d'Aérodrome .....		40
6.1	Exigence pour la délivrance d'un certificat d'aérodrome .....	40
6.2	Refus d'un certificat d'aérodrome .....	40
6.3	Délivrance d'un certificat d'aérodrome .....	41
6.4	Responsabilités de l'inspecteur .....	41
6.5	Préparation du certificat d'aérodrome .....	41
6.6	Validité et renouvellement du certificat d'aérodrome.....	42
6.7	Renonciation à un certificat d'aérodrome.....	42
6.8	Amendement et transfert de certificat d'aérodrome .....	43
6.9	Exemptions .....	43
Chapitre 7 : Phase V. Publication du statut d'aérodrome certifié .....		44
Chapitre 8 : Supervision continue de la sécurité .....		45
8.1	Généralités.....	45
8.2	Principes de supervision continue.....	45
8.3	Audit d'éléments sélectionnés.....	46
8.4	Influence de la performance de sécurité d'aérodrome et exposition au risque.....	46



8.5 Plans et programmes de supervision continue..... 47

8.6 Inspections à l'improviste..... 48

8.7 Surveillance des plans d'action correctrice ..... 48

8.8 Supervision renforcée..... 49

Annexe 1 : Formulaire préalable à l'audit de certification d'aérodrome .....I

Annexe 2 : Formulaire de demande de certificat d'aérodrome .....III

Annexe 3 : Spécimen de certificat d'aérodrome ..... V

Annexe 4 : Dispositions relatives aux études aéronautiques de sécurité.....VI

    a. Objet.....VI

    b. Application.....VI

    c. Définition .....VI

    d. Analyse technique.....VI

    e. Approbation de dérogations.....VII





# Chapitre 1 : Généralités

## 1.1 Objet

Le présent document s'inscrit dans le cadre de la mise en œuvre des exigences du Règlement Aéronautique du Faso 14.1 relatives à la certification des aérodromes internationaux, en vue d'améliorer la sécurité aéroportuaire. Elle définit les procédures de la certification des aérodromes internationaux et les conditions de délivrance et de renouvellement des certificats d'aérodromes.

## 1.2 Domaine d'application

Les spécifications contenues dans le présent document s'appliquent à tous les aérodromes situés sur le territoire du Burkina Faso qui doivent faire l'objet d'une certification.

## 1.3 Documents de référence

-Procédure pour les services de la navigation aérienne (PANS) – Aérodrome (doc 9981),

-Manuel sur la certification des aérodromes (doc 9774),

-Loi n°013-2010/AN du 06 avril 2010 portant code de l'aviation civile au Burkina Faso,

-DECRET n°2012-112/PRE/PM/MTPEN/MEF/DEF/MATDS du 21 février 2012 portant création, utilisation et contrôle des aérodromes,

-Décret N°2012-1080 /PRES/PM/MTPEN/MEF/MDNAC/MATDS du 31 Décembre 2012 portant programme national de sécurité en matière de l'aviation civile,

-Arrêté N°2007-0011/MT/SG du 20 août 2007 fixant les modalités d'application du Décret n°2007-388/ PRES/PM/MT/SECU du 20 Juin 2007 portant réglementation de la sécurité aérienne,

-Règlement Aéronautique du Faso 14.1 relatif à la conception et à l'exploitation technique des aérodromes,

-Règlement Aéronautique du Faso 14.3 relatif à la certification des aérodromes,





-Arrêté N° 2012-0016/MTPEN du 16 Novembre 2012 relatif aux conditions de désignation, missions et prérogatives des Inspecteurs de la Sécurité et de la Sûreté de l'Aviation Civile,

-Arrêté N°2014-0006 MIDT/SG/ANAC du 23 Janvier 2014 relatif aux comptes rendus d'évènements et d'incidents d'aviation civile ;

-Arrêté N°2013-0031 MIDT/SG/ANAC du 03 Décembre 2013 fixant la liste des évènements et incidents d'aviation civile ;

-Décision N° 16-108/ANAC/DG/DANAS du 28 Juin 2016 portant institution d'une autorisation de conduire et modalités de circulation côté piste de l'aéroport international de Ouagadougou.

## 1.4 Définition des termes

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

**Aérodrome.** Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

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

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

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

**Aire de trafic.** Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement de voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien. Balise. Objet disposé au-dessus du niveau du sol pour indiquer un obstacle ou une limite.

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



- à réduire les risques de dommages matériels au cas où un aéronef sortirait de la piste ;
- à assurer la protection des aéronefs qui survolent cette aire au cours des opérations de décollage ou d'atterrissage.

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

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

**Certificat d'aérodrome.** Certificat d'exploitation d'un aérodrome délivré par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

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

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

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

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

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

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

**Postulant.** L'exploitant de l'aérodrome.





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

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

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

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

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



## 1.5 Sommaire du processus de certification

1.1 Le processus de certification pour un aérodrome déjà opérationnel peut être résumé comme suit :

- a) Dès qu'un aérodrome répond aux critères juridiques pour la certification, une réunion a lieu entre l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et l'exploitant d'aérodrome ;
- b) Lors de cette réunion, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile présente à l'exploitant d'aérodrome le processus de certification et les délais ; l'exploitant d'aérodrome élabore le manuel d'aérodrome dès qu'il entame le processus de certification initiale, afin de le soumettre au plus tard six mois après la réunion ;
- c) Au cours de cette période de six mois, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile :
  - 1) réalise les inspections techniques, afin que les résultats soient disponibles pour la vérification sur site ;
  - 2) constitue l'équipe de vérification sur site au moins deux mois avant la date butoir pour la soumission du manuel d'aérodrome, et informe l'exploitant d'aérodrome en ce qui concerne les membres de cette équipe.

1.2 Lorsque toutes les conditions sont remplies, le manuel d'aérodrome est accepté/approuvé au plus tard trois mois après la soumission initiale. Cette période comprend tout échange de communications entre l'exploitant d'aérodrome et l'Agence Nationale de l'Aviation Civile, si nécessaire — certaines informations pourraient être manquantes au début, ce qui empêcherait initialement l'acceptation par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile.

1.3 Au cours de cette période, l'équipe de vérification sur site, ensemble avec l'exploitant d'aérodrome, planifie le lieu et les dates de la vérification sur site, avec l'objectif de laisser à l'exploitant d'aérodrome une période de quatre mois pour remédier à tous écarts avant la date butoir pour la certification.

2.4 Dès que le manuel d'aérodrome est accepté, il est envoyé à l'équipe de vérification sur site, toutes les procédures y étant incluses. Les rapports de vérification et d'inspection sur site devraient être envoyés par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile à l'exploitant d'aérodrome au plus tard un mois après la réunion de clôture de la vérification /l'inspection sur site.

1.5 L'exploitant d'aérodrome soumet à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile des plans d'action correctrice au plus tard deux mois après avoir reçu les rapports de certification/d'inspection. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile et l'exploitant d'aérodrome ont besoin de deux mois au minimum après le dernier rapport pour convenir des plans d'action correctrice avant d'accorder le certificat.

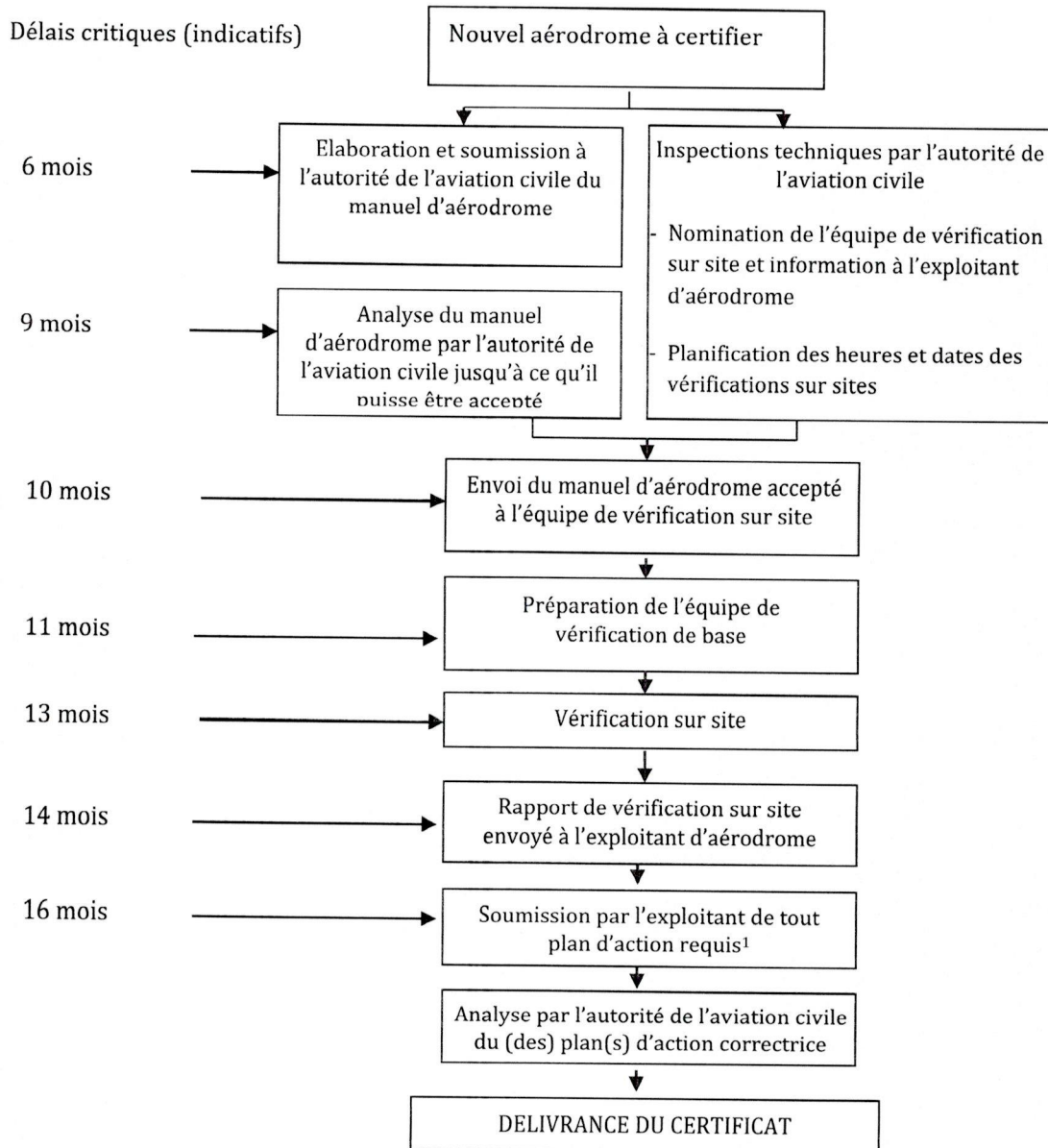
1.6 Pour les aérodromes déjà en exploitation, l'ensemble du processus, jusqu'à la délivrance du certificat, pourrait donc durer 18 mois.

*Note. — La vérification sur site du SGS pourra être dissociée de la vérification sur site par l'exploitant*

d'aérodrome en ce qui concerne la conformité à ses procédures opérationnelles ; en ce cas :

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

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



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

Figure 1 : Logigramme de la certification



## Chapitre 2 : Processus de certification

### 2.1 Exigence d'un certificat d'aérodrome

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile certifie les aérodromes utilisés pour les vols internationaux en tenant compte des spécifications du Règlement Aéronautique du Faso (RAF) 14.1 et des autres spécifications pertinentes applicables au Burkina Faso, et au moyen d'un cadre réglementaire approprié.

Tout autre aérodrome non soumis à l'exigence de certification peut être certifié sur demande de leur gestionnaire ou propriétaire.

### 2.2 Portée de la certification

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

- a. La conformité de l'infrastructure d'aérodrome aux règlements applicables pour les opérations que l'aérodrome est destiné à accueillir ;
- b. les procédures opérationnelles et leur application quotidienne, s'il y a lieu, concernant :
  - données d'aérodrome et leur communication ;
  - accès à l'aire de mouvement ;
  - plan d'urgence d'aérodrome ;
  - sauvetage et la lutte contre l'incendie (RFF) ;
  - inspection de l'aire de mouvement ;
  - entretien de l'aire de mouvement ;
  - contrôle des situations liées à la neige et au givrage, et autres situations météorologiques dangereuses ;
  - aides visuelles et installations électriques de l'aérodrome ;
  - sécurité lors des travaux sur l'aérodrome ;
  - gestion de l'aire de trafic ;
  - sécurité de l'aire de trafic ;
  - véhicules sur l'aire de mouvement ;



- gestion du risque faunique ;
- obstacles ;
- enlèvement d'avions accidentellement immobilisés ;
- opérations par faible visibilité ;
- conformité du système de gestion de la sécurité (SGS) aux règlements applicables.

## 2.3 Processus de certification

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

**Phase 1 :** Evaluation de l'expression d'intérêt du postulant. Il s'agit principalement de l'évaluation de l'exploitation de l'aérodrome afin de s'assurer si son exploitation au lieu spécifié dans la demande initiale ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation aérienne.

**Phase 2 :** Evaluation de la demande formelle de certificat. Il s'agit de l'évaluation de l'exploitation aérienne si celle-ci n'a pas été effectuée lors de l'examen de l'expression d'intérêt d'une part, et d'autre part de l'évaluation du manuel d'aérodrome.

**Phase 3 :** Evaluation des installations et équipements et vérification sur site. Il s'agit des inspections techniques des installations et équipements, de la vérification sur site des renseignements d'aérodrome et de la vérification sur site du niveau de mise en œuvre des procédures, programmes et systèmes du postulant.

**Phase 4 :** Délivrance ou refus du certificat d'aérodrome. Il s'agit de la notification de la décision de l'ANAC d'émettre ou de refuser le certificat d'aérodrome et de l'annotation des conditions, dans un souci de sécurité, sur le certificat d'aérodrome le cas échéant.

**Phase 5 :** Publication dans l'AIP du statut d'aérodrome certifié. Il s'agit de communiquer au service d'information aéronautique les renseignements sur le statut de l'aérodrome pour publication.

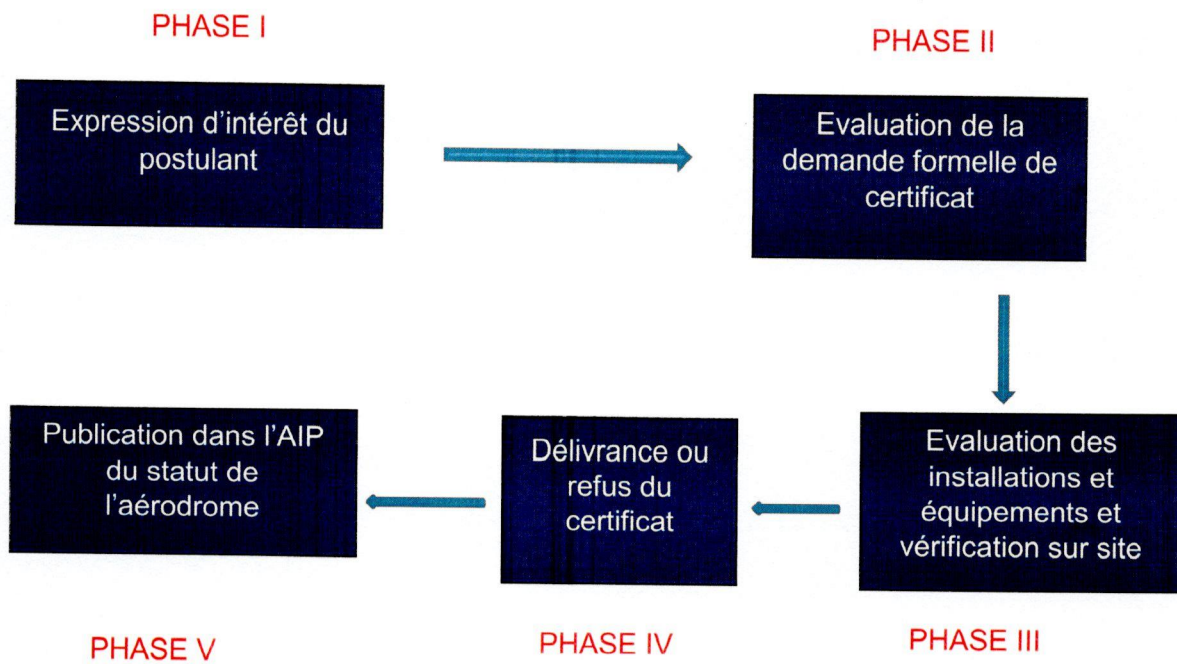


Figure 2 : Les différentes de la certification

## Chapitre 3 : Phase I. Expression d'intérêt du postulant

Le postulant soumet par lettre à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile son expression d'intérêt. Il doit adjoindre à sa lettre le formulaire préalable à l'audit de certification de l'aérodrome dûment rempli (Voir annexe 1).

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile procède à la suite de cette expression à l'étude du dossier d'expression d'intérêt. L'Etude comprend :

- L'identification des besoins en personnel pour le déroulement du processus de certification ;
- L'évaluation de l'exploitation aérienne ;
- La prise en compte des exigences d'autres entités de l'Etat.

### 3.1 Identification des besoins en personnel pour la certification

Les besoins en personnel pour les activités de la certification comprennent,

- Les inspecteurs d'aérodromes,
- Les spécialistes génie civil et électrique
- Les spécialistes des aides visuelles,
- Les spécialistes des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie,
- Etc.

L'identification des besoins comprend également la désignation d'un point focal au niveau de l'ANAC qui sera chargé de la certification et au niveau de l'exploitant d'aérodrome qui sera chargé du dossier de certification.

Le point focal de certification désigné est un inspecteur aérodrome au niveau duquel l'exploitant d'aérodrome peut obtenir tous les renseignements concernant le processus de certification et les documents associés nécessaires.

La personne en charge de la certification au niveau du postulant est chargée de tenir tout le dossier de certification et est informé de toutes les difficultés sur l'état d'avancement du planning de certification. Son nom est envoyé à l'ANAC.

### 3.2 Evaluation de l'exploitation aérienne

L'évaluation de l'exploitation aérienne doit prendre en compte :

- La proximité de l'aérodrome par rapport à d'autres aérodromes et pistes d'atterrissage, y compris les aérodromes militaires ;



- Les obstacles et le relief ;
- Toute nécessité excessive de restrictions opérationnelles ;
- L'existence de restrictions ou d'espace aérien contrôlé ainsi que l'existence de procédures aux instruments.

### 3.3 Exigences des autres entités de l'Etat

L'aviation civile est un élément qui s'intègre dans le système national. Il peut exister d'autres textes législatifs ou règlements sur des questions telles que la protection de l'environnement, la protection de la faune, la sécurité incendie, etc. et exigeant l'approbation des autorités compétentes dans ces domaines d'expertise.

L'ANAC devra s'assurer de la conformité du postulant aux exigences des autres entités compétentes afin d'éviter que le processus de certification rencontre des difficultés liées au conflit entre les exigences de l'aviation et celles des autres entités.

### 3.4 Résultat de l'évaluation de l'expression d'intérêt

Si le résultat de l'évaluation de l'expression d'intérêt est négatif, il ne sera pas nécessaire de poursuivre plus avant. Le postulant en sera avisé par courrier dans un délai de trente (30) jours après la prise de décision. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile classera le dossier d'expression ainsi que toutes les lettres et rapports d'évaluation.

Si les résultats de l'évaluation sont positifs, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile avise par écrit le postulant l'invitant à soumettre une demande formelle de certificat d'aérodrome. En plus de cette réponse, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile fournit au postulant :

- le formulaire de demande de certificat prescrit (Voir Annexe 2) ;
- une copie des règlements applicables aux aérodromes (si ce n'est pas encore fait) ;
- toutes publications, procédures et circulaires émis applicables aux aérodromes (si ce n'est pas encore fait) ;
- des informations relatives aux coûts de la certification et aux modalités de paiement.

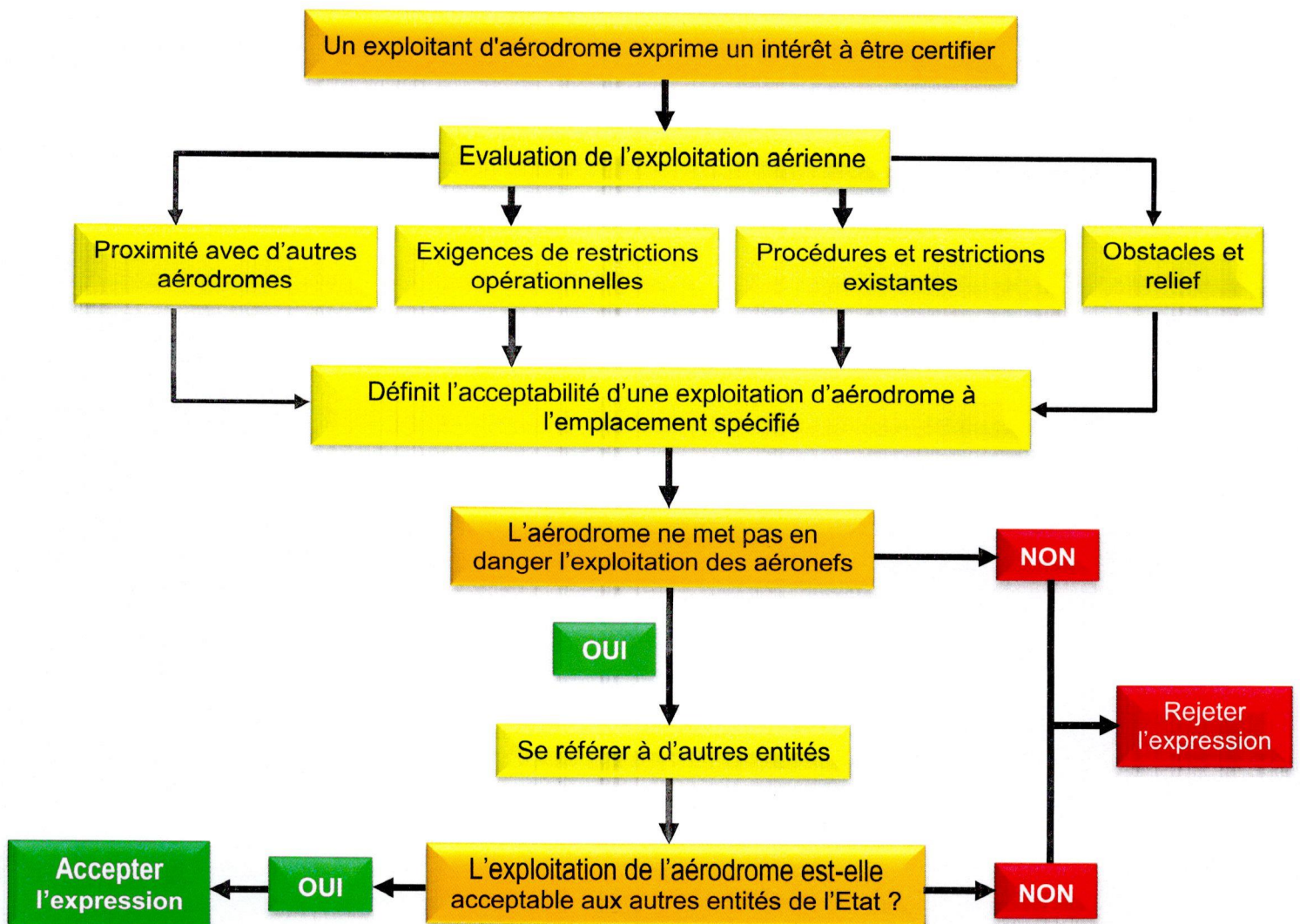


Figure 3 : Evaluation de l'expression d'intérêt du postulant



### 3.5 Réunion préalable à la demande formelle

L'objet de la réunion préalable à la demande formelle est de :

- Echanger sur les attentes respectives du postulant et de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ;
- Déterminer si le postulant a connaissance de la réglementation nationale applicable à la certification des aérodromes.

#### 3.5.1 Responsabilités de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile

L'ANAC désignera un inspecteur d'Aérodrome pour diriger le projet de certification. Ce dernier aura pour rôle :

- Servir de premier point de contact avec le postulant et de porte-parole de l'ANAC à travers tout le processus de certification ;
- D'identifier les membres de l'équipe de certification
- Coordonner tous les sujets liés à la certification avec tous les autres spécialistes désignés pour le projet de certification ;
- S'assurer que tous les responsables pertinents de l'ANAC sont tenus pleinement informés du statut du projet de certification.

#### 3.5.2 Responsabilités des autres membres de l'équipe

Les responsabilités des autres membres de l'équipe de certification comprennent :

- Répondre à des demandes d'assistance du Chef de projet pour :
  - Examiner le manuel d'aérodrome ;
  - Mener des vérifications sur site, et inspections techniques ;
  - Préparer des rapports écrits ;
  - Soumettre des recommandations et constatations.
- Tenir le Chef de projet informé du statut de la certification dans leurs domaines respectifs de responsabilité ;
- Rendre compte au chef de projet de toute constatation significative de sécurité qui pourrait constituer une menace immédiate à la sécurité de l'exploitation aérienne.

#### 3.5.3 Responsabilités du postulant

Le postulant devra démontrer sa volonté et sa disponibilité à :



- Élaborer le manuel d'aérodrome et tous les documents requis d'être soumis avec la demande formelle, et
- Compléter tous les programmes requis pour la certification.

### **3.5.4 Préparation de la réunion préalable à la demande formelle**

Le chef du projet de certification devrait préparer un ordre du jour, le communiquer au postulant à l'avance et insister que :

- Le personnel clé de direction du postulant participe à la réunion ;
- Le postulant devrait être préparé à discuter dans les termes généraux différents aspects de l'exploitation ;
- Le postulant devrait indiquer ce qu'il attend de l'ANAC.

Le chef du projet de certification devrait :

- Préparer un dossier d'information pour le postulant ;
- S'assurer que tous les membres de l'équipe de certification sont préparés et programmés pour la réunion, et
- Examiner tous les règlements de l'aviation civile applicables au type d'exploitation aéroportuaire envisagée.

### **3.5.5 Evaluation des résultats de la réunion préalable**

L'équipe de certification doit être satisfaite que le postulant :

- a une compréhension claire du processus,
- est disposé à poursuivre des phases suivantes du processus de certification, et
- a accès à l'ensemble de la réglementation et aux informations nécessaires à leur mise en œuvre.



## Chapitre 4 : Phase II. Demande formelle de certificat d'aérodrome

Le postulant soumet à l'approbation de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile une demande formelle composée :

- du formulaire de demande de certificat d'aérodrome dûment rempli (voir annexe 2) ;
- de deux exemplaires du manuel d'aérodrome, établi en conformité avec le Règlement sur la certification des aérodromes ;
- toutes autres pièces telles que prescrites par l'ANAC ;
- de la preuve de paiement des frais de certification (chèque ou virement bancaire).

Cette demande doit être envoyée au Secrétariat du Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile. Celui-ci adresse un accusé de réception au postulant lorsque toutes les pièces sont reçues et le paiement effectif et l'informe des étapes suivantes.

### 4.1 Evaluation initiale de la demande formelle

L'équipe de certification se posera les questions suivantes :

- Est-ce que la demande formelle est correctement remplie ?
- Est-ce que le manuel d'aérodrome est soumis ?
- Est-ce que les autres pièces requises sont soumises ?
- Manuel d'aérodrome : Est-ce que toutes les parties y sont incluses ? l'équipe de certification utilisera l'annexe du guide d'élaboration du manuel d'aérodrome, pour s'assurer que le manuel d'aérodrome comprend toutes les parties et sections requises. Elle ne rentrera pas dans les détails à cette étape du processus.

Points à vérifier ou questions demandant une réponse	Etat	Exemple de preuves à examiner	Etat de mise en œuvre	Observation
Partie 0. Administration du manuel	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	Toutes les sections sont incluses	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
Partie 1. Généralités	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	Renseignements d'ordre général sur l'aérodrome  Toutes les sections sont incluses	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
Partie 2. Renseignements sur le site de l'aérodrome	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	Renseignements d'ordre général sur : - Les limites, - Plan de l'aérodrome, et - Accès - Tous les plans requis sont fournis - Tous les titres de propriété sont fournis Une description des opérations envisagées est faite.	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
Partie 3. Précisions sur l'aérodrome à communiquer au service d'information aéronautique	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	Données de référence, caractéristiques dimensionnelles de l'aérodrome et renseignements connexes.  Toutes les sections sont incluses.	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
Partie 4. Liste des écarts autorisés	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	Toutes les autorisations et dérogations accordées sont incluses, le cas échéants.	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	
Partie 5. Procédures d'exploitation de l'aérodrome et mesures de sécurité	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	Procédures d'exploitation détaillées et mesures de sécurité.  Toutes les procédures requises sont incluses.	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	



Points à vérifier ou questions demandant une réponse	Etat	Exemple de preuves à examiner	Etat de mise en œuvre	Observation
Partie 6. Administration de l'aérodrome et système de gestion de la sécurité	<input type="checkbox"/> OUI <input type="checkbox"/> NON	Organisation de l'administration de l'aérodrome, Gestion de la sécurité. Toutes les sections sont incluses.	<input type="checkbox"/> S <input type="checkbox"/> NS <input type="checkbox"/> NV <input type="checkbox"/> SO	

## 4.2 Détermination de l'acceptabilité d'un dossier de demande formelle

L'équipe de certification doit déterminer si la documentation spécifiée dans la phase préalable à la demande a été fournie et si les renseignements sont complets et suffisamment détaillés pour permettre une évaluation approfondie des documents du postulant.

La décision d'accepter ou de refuser le dossier de demande formelle devra considérer la relation de travail et la compréhension établie avec l'exploitant durant la phase préalable à la demande formelle et être flexible eu égard à des omissions ou erreurs mineures qui peuvent être corrigées lors de la réunion formelle de demande.

## 4.3 Issue de l'examen initial

Si les renseignements sont incomplets ou leur qualité inacceptable, le dossier devra être immédiatement retourné avec une explication sur les déficiences avant qu'un autre examen soit mené.

Si l'examen initial démontre que le dossier de demande est acceptable, l'équipe de certification doit :

- Identifier toute ressource additionnelle qui pourrait être nécessaire en tenant compte des systèmes à utiliser et du type d'exploitation demandée par le postulant ;
- Coordonner avec la direction tous problèmes éventuels de financement relatifs au projet de certification ;
- Programmer une réunion de demande formelle.

## **4.4 Réunion de demande formelle**

### **4.4.1 Objectifs de la réunion de demande formelle**

Les objectifs de la réunion de demande formelle sont de :

- Répondre à toutes questions ou résoudre tout problème concernant le dossier de demande formelle ;
- Établir une compréhension commune des futures activités du processus de traitement de la demande ;
- Communiquer les résultats de l'examen initial du dossier de demande formelle.

### **4.4.2 Préparation de la réunion de demande formelle**

Le Chef de projet de certification doit préparer un ordre du jour, le communiquer au postulant à l'avance et insister que :

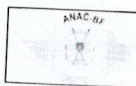
- Le personnel clé de direction du postulant y participe ;
- Le postulant devrait être préparé à discuter dans le détail différents aspects de l'exploitation ;
- Le postulant devrait indiquer ce qu'il attend de l'ANAC.

### **4.4.3 Rôle du chef de projet**

Le chef de projet doit :

- Présider la réunion de demande formelle ;
- S'assurer que le personnel clé du postulant et l'équipe de certification y participent ;
- Expliquer le but et objectifs de la réunion de demande formelle ;
- Informer le postulant que si au cours de l'examen détaillé, des déficiences majeures sont notées, des réunions additionnelles avec le personnel approprié pourraient être nécessaires.
- A la conclusion avec succès d'une réunion de demande formelle, le chef inspecteur doit :





- Fournir au postulant une lettre confirmant réception et acceptation de la demande formelle ;
- S'assurer que le postulant comprenne bien que l'acceptation du dossier ne constitue pas acceptation ou approbation du manuel d'aérodrome ou tout autre document joint à la demande.

## 4.5 Evaluation du manuel d'aérodrome

### 4.5.1 Objet du manuel d'aérodrome

- Le manuel d'aérodrome permet à l'ANAC de juger de l'aptitude opérationnelle du postulant.
  - Infrastructures et dimensions de l'Aérodrome *conformes aux exigences nationales* ;
  - Equipements et installations *en rapport avec le type d'exploitation* ;
  - Opérations menées de manière ordonnée *avec un personnel formé adéquatement* ;
  - Entretien des installations et équipements *planifié pour assurer un maximum de disponibilité pour les usagers* ;
  - Gestion de la sécurité *conforme aux exigences nationales*.
- Le manuel d'aérodrome sert de guide de référence de base pour informer le personnel d'exploitation de leurs fonctions et responsabilités.
  - Procédure normalisées d'exploitation ;
  - Procédures d'entretien ;
  - Procédures d'urgence ;
  - Gestion de la sécurité.

### 4.5.2 Evaluation du manuel d'aérodrome

L'évaluation du manuel d'aérodrome doit inclure :

- a) Un examen des documents pour leur conformité aux normes.



L'examen devra permettre à l'équipe de s'assurer que les renseignements dans le manuel d'aérodrome sont techniquement corrects et qu'ils ne peuvent pas être en conflit avec tout autre manuel ou document émis par l'exploitant.

- b) Un examen et une analyse approfondie.

L'examen devra permettre à l'équipe de s'assurer que le manuel soumis est conforme à tous les règlements aéronautiques du Faso applicables à la certification des aérodromes, aux critères et matériels d'orientation données dans les instructions et lignes directrices, aux procédures d'exploitation en sécurité.

Au cours du processus d'évaluation, l'équipe doit :

- comparer les exigences aux renseignements contenus dans le manuel ;
- noter soigneusement toute politique ou procédure dans le manuel soumis qui est incompatible avec les normes réglementaires.

#### **4.5.3 Notification des divergences**

Lorsque des divergences ont été découvertes, le Chef d'équipe doit :

- informer l'exploitant par écrit des divergences;
- citer la procédure, politique, instruction ou méthode divergente et expliquer comment cela est non conforme à la réglementation appropriée;
- informer l'exploitant que le manuel ne peut être approuvé ou accepté tant que la divergence n'est pas résolue;
- donner à l'exploitant le temps nécessaire pour y remédier.

#### **4.5.4 Notification de l'Approbation ou l' Acceptation**

Lorsque l'équipe du projet de certification décide d'approuver ou d'accepter le manuel d'aérodrome :

- L'exploitant doit être formellement notifié de l'approbation/acceptation ;
- L'approbation/acceptation doit être enregistrée par l'ANAC.



## Chapitre 5 : Phase III. Inspection des installations et équipement et vérification sur site

### 5.1 Préparation de l'inspection

La préparation et la conduite des inspections techniques et vérifications sur site nécessite une coordination à deux niveaux :

- Entre l'ANAC et l'exploitant d'aérodrome
- Au sein de l'ANAC.

#### 5.1.1 Préparation – Examen de documents

L'équipe de certification doit examiner :

- Le manuel d'aérodrome, y compris le SGS, les performances de sécurité et le plan d'urgence (avec tous les exercices),
- Toute dérogation approuvée,
- Dossiers de précédents audits et de tous plans d'actions correctives,
- Procédures d'approche aux instruments et des tableaux d'obstacles, y compris les cartes de type A,
- Pages de l'AIP et NOTAM pertinents,
- Historique des accidents et incidents,
- Historiques des performances de sécurité,
- Etudes de sécurité ou des enquêtes menées depuis le dernier audit,
- Formation du personnel et historique d'audits internes de sécurité aéroportuaire,
- Plan de gestion de la faune, le cas échéant
- Toute information de sécurité critique dictée par les normes en vigueur.

### 5.1.2 Equipement à prendre

L'équipe doit disposer :

- D'appareils de communication : téléphone mobile (garder à l'esprit les restrictions, notamment en matière de systèmes de navigation et de communication et de zones de carburant) ; moyen de communication avec la Tour de contrôle, radio VHF par exemple. La radio doit être fournie par l'exploitant d'aérodrome et utilisée par son représentant (conducteur ou autre personne)
- Appareil photo, en gardant à l'esprit les restrictions de certaines zones
- Compas
- Roue de mesure de distance
- Calculatrice
- Vêtements appropriés et équipement de protection personnelle
- Equipement bureautique, formulaires, listes de vérification, dossiers, etc.

### 5.1.3 Réunion de démarrage

Les cadres dirigeants avec des responsabilités globales en matière de sécurité doivent être présents.

Le chef d'équipe confirmera l'ordre du jour de l'audit.

L'exploitant d'aérodrome coordonnera l'inspection côté piste avec l'ATC, y compris

- Toute inspection de nuit,
- Test du temps de réponse du sauvetage et lutte contre l'incendie, ou visite des zones de carburant
- Etat de l'aérodrome, y compris travaux en cours
- Dispositions administratives

### 5.1.4 Inspection sur site – directives

- Couverture des zones prévues côté piste, et d'autres zones en fonction du briefing de démarrage, y compris l'inspection de nuit



- Recherche de tout signe de situations qui peuvent contribuer à des incursions sur piste, excursions, collisions au sol,
- Inspection côté piste pendant une période de trafic élevé,
- Réalisation de contrôles ponctuels dans des domaines choisis
- Adoption d'une approche de style d'audit pour tester comment l'installation est utilisée, et comment l'exploitant d'aérodrome contrôle et inspecte/audit le service, en particulier s'il s'agit d'un sous-traitant.

Les inspections sont mieux réalisées en ayant une connaissance préalable des installations et de précédents contrôles sur place.

## 5.2 Inspections techniques

L'objectif des inspections techniques est de s'assurer que les installations, équipements et services sont conformes aux exigences nationales.

Les inspections techniques d'aérodrome doivent comprendre, au minimum :

- une inspection de l'infrastructure, des surfaces de limitation d'obstacles (OLS), des aides visuelles et non visuelles et de l'équipement d'aérodrome à l'usage des avions ;
- une inspection des services RFF ;
- une inspection de la gestion du risque faunique.

### 5.2.1 Options pour réaliser les inspections techniques

Les inspections techniques peuvent être réalisées suivant plusieurs options :

a) **Option 1** : inspections complètes par l'État

Aux aérodromes où un SGS n'est pas entièrement opérationnel, des inspections complètes devraient être effectuées par l'État.

Ces inspections devraient être effectuées en utilisant les listes de vérifications établies par l'ANAC.

Si des inspections techniques ont été effectuées précédemment, et en fonction des changements intervenus à l'aérodrome depuis la dernière inspection, l'ANAC pourra



procéder à une inspection de suivi plutôt qu'à une inspection complète, ce qui devrait consister à :

- évaluer si les conditions existantes à l'aérodrome qui ont conduit aux conclusions des inspections techniques antérieures sont encore valables ;
- examiner tout règlement nouveau qui serait applicable ;
- examiner la mise en œuvre du plan d'action correctrice accepté précédemment.

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

b) **Option 2** : démonstration de conformité par l'exploitant

Aux aérodromes où un SGS a été entièrement mis en œuvre, l'exploitant d'aérodrome devrait s'assurer que les exigences indiquées dans les listes de vérification communiquées par l'ANAC ont été satisfaites.

En fonction des réponses à la liste de vérification, l'exploitant d'aérodrome pourrait devoir entreprendre des évaluations de sécurité et les communiquer à l'ANAC, avec les listes de vérification remplies, pour acceptation.

L'État devrait ensuite analyser les documents remplis par le postulant et, selon cette analyse, mener des vérifications sur site par échantillonnage.

## 5.2.2 Inspections techniques des infrastructures et aides au sol

a) **Caractéristiques physiques :**

- Pour faciliter la vérification de la conformité des caractéristiques physiques de l'aérodrome, les États peuvent utiliser la méthode du code de référence, développée dans l'Annexe 14, Volume I. 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 ;
- 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'État 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) ;

- pistes :

- les caractéristiques physiques de la piste sont conformes au règlement et au code de référence applicables ; sont mesurées de façon adéquate et régulièrement ;
- les distances déclarées publiées correspondent à la situation sur le site ;
- 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 ;
- les distances de séparation sont conformes à la réglementation et au code de référence applicables ;

- voies de circulation :

- les caractéristiques physiques (largeur, rayon de courbure, surlargeur 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 ;
- 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 ;
- les voies de circulation en pont sont conformes à leur code de référence en termes de largeur ;
- les distances de séparation pertinentes sont conformes aux règlements applicables et au code de référence ;

- voies de service :

- 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 ;

- plates-formes d'attente de circulation, points d'attente avant piste et points d'attente intermédiaires :
  - 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 ;

**b) Limitation d'obstacles :**

- surfaces de limitation d'obstacles (OLS) :
  - les surfaces sont définies ;
  - aussi peu d'objets que possible pénètrent l'OLS ;
  - si des obstacles pénètrent l'OLS, ils sont bien marqués et éclairés. Des restrictions opérationnelles peuvent s'appliquer, selon le cas ;
- zone dégagée d'obstacles (OFZ) :
  - ces surfaces sont définies si nécessaire ;
  - aucun objet ne pénètre l'OFZ, à moins d'être essentiel à la sécurité de la navigation aérienne et d'être frangible ;
- 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 ;

**c) Aides visuelles :**

- marques :
  - toutes les marques :
    - requises sont en place ;
    - sont situées aux endroits prescrits et en nombre requis ;
    - ont les dimensions et les couleurs requises ;
  - 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 ;
- panneaux :
- 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 ;
  - 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) ;

- feux :

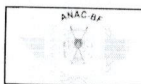
- il ne devrait y avoir aucun feu non aéronautique qui pourrait compromettre la sécurité des avions ;
- les feux aéronautiques :
  - sont installés lorsque c'est exigé ;
  - sont situés comme exigé et en nombre requis ;
  - ont les couleurs et les niveaux d'intensité requis ;
  - sont conformes aux niveaux de fonctionnement requis ou aux objectifs de maintenance ;
  - sont frangibles comme exigé s'il s'agit de feux hors sol ;
- 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 ;
- balises :
  - 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 ;
  - 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 ;
- indicateurs :
  - 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.

#### d) Réseaux électriques

- une alimentation suffisante et adéquate en énergie primaire est disponible ;



- le temps de commutation répond aux exigences ;
- une alimentation en énergie secondaire pour les dispositifs spécifiés dans le RAF 14.1, chapitre 8 est disponible ;
- le service de la circulation aérienne (ATS) obtient au besoin un retour d'information sur l'état des aides au sol ;

### **5.2.3 Inspections techniques des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie**

La certification initiale des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFF) inclut ce qui suit :

- Niveau de protection :
  - Le niveau de protection est diffusé dans l'AIP ;
  - l'exploitant d'aérodrome a une procédure pour réévaluer régulièrement le trafic et actualiser le niveau de protection en incluant l'indisponibilité ;
  - 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 ;
- Personnel RFF :
  - le personnel RFF est en nombre correspondant au niveau de protection qui convient à la catégorie RFF de l'aérodrome ;
  - la formation de tout le personnel RFF est adéquate et surveillée ;
  - les installations d'entraînement, pouvant inclure de l'équipement de simulation pour l'entraînement sur des incendies d'avions, sont disponibles ;
  - les procédures que suit le personnel RFF sont tenues à jour ;
- Intervention :
  - le service RFF est doté d'une carte à jour de sa zone d'intervention, comprenant les voies d'accès ;



- le délai d'intervention est conforme à la réglementation applicable et est régulièrement testé. Cette vérification devrait être prévue dans les procédures RFF ;
  - le service RFF a des procédures qui décrivent cette intervention et assurent qu'un compte rendu sera écrit et envoyé en cas d'incident/accident ;
  - un service de communication et d'alerte est assuré entre poste d'incendie, tour de contrôle et véhicules RFF ;
- Équipement de sauvetage :
- le nombre de véhicules RFF est conforme à la réglementation applicable ;
  - le service RFF a une procédure qui décrit l'entretien des véhicules RFF et assure que cet entretien est formellement surveillé ;
  - les types et les quantités d'agents extincteurs, y compris les réserves, sont conformes à la réglementation applicable ;
  - 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 ;
  - un équipement de sauvetage spécifique, de type adéquat et en quantité suffisante, est fourni si la zone à couvrir par le service RFF comprend une étendue d'eau ;
  - tout autre équipement requis par la réglementation applicable est fourni en nombre suffisant.

#### **5.2.4 Inspections techniques de la gestion du risque faunique**

Les vérifications portant sur la gestion du risque faunique peuvent soit être faites lors des inspections techniques, soit être comprises dans la vérification sur site de la mise en œuvre des procédures de l'exploitant d'aérodrome :

- L'équipement requis est fourni ;
- Des clôtures sont en place comme exigé ;
- L'exploitant d'aérodrome a une procédure décrivant les mesures de dissuasion qui sont prises pour éviter la présence d'animaux, notamment :



- quelles sont les personnes chargées de ces mesures et quelle est leur formation ;
  - comment et quand sont prises ces mesures, et comment des comptes rendus à ce sujet sont établis et communiqués ;
  - quel est l'équipement utilisé pour prendre ces mesures ;
  - analyses des abords de l'aérodrome et mesures préventives à prendre pour dissuader les animaux de s'approcher ;
  - surveillance de ces mesures, y compris, s'il y a lieu, la conduite d'évaluations appropriées de la présence d'animaux ;
  - coordination avec les services ATS ;
- L'exploitant d'aérodrome a une procédure établie pour :
- enregistrer et analyser les incidents impliquant des animaux ;
  - recueillir les restes d'animaux ;
  - surveiller les mesures correctrices à prendre par la suite ;
  - présenter à l'État des comptes rendus des incidents impliquant des animaux.

### **5.2.5 Inspections techniques de l'entretien de l'aérodrome**

- Vérifier que le matériel d'entretien de l'aérodrome est en place et opérationnel, en particulier pour :
- la maintenance des installations côté piste ;
  - la mesure des caractéristiques de frottement des surfaces de piste ;
  - balayeuses de piste ;
  - enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés.



## 5.3 Vérifications sur site du niveau de mise en œuvre des procédures, programmes et systèmes

### 5.3.1 Vérification sur site des procédures

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

**a) Données d'aérodrome et leur communication :**

- exhaustivité, exactitude et intégrité des données communiquées conformément à l'AIP, notamment :
  - collecte de données, y compris l'état de l'aire de mouvement et de ses installations ;
  - de la validité des données ;
  - transmission des données ;
  - modifications, permanentes ou non, de données publiées ;
  - vérifications des renseignements, une fois publiés ;
  - actualisation des renseignements après des travaux de construction ;
- existence d'une coordination formelle avec l'ATS ;
- existence d'une coordination formelle avec les services d'information aéronautique ;
- publication des renseignements requis dans la publication d'information aéronautique ;
- les renseignements publiés concordent avec la situation sur le site ;

**b) Accès à l'aire de mouvement :**

- il existe un plan à jour montrant clairement tous les points d'accès à l'aire de mouvement ;
- y a une procédure décrivant l'inspection des points d'accès et des clôtures ;

**c) Plan d'urgence d'aérodrome :**

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





- des exercices ont lieu régulièrement en rapport avec le plan d'urgence ;
- il y a une procédure décrivant les tâches que prévoit le plan d'urgence ;
- 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 ;
- il y a une procédure décrivant ses rôles et ses responsabilités en cas d'urgence ;
- il y a une procédure décrivant l'intervention d'autres instances en cas d'urgence, et la coordination avec elles ;
- 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) Sauvetage et lutte contre l'incendie (RFF) :**

- une inspection technique des divers éléments des services RFF visés au § 5.2.3 est effectuée avant l'audit ;
- 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 ;
- 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 :**

- il y a une procédure pour s'assurer qu'il existe une coordination avec l'ATS pour l'inspection de l'aire de mouvement ;
- décrire les inspections, si elles sont effectuées par l'exploitant d'aérodrome, notamment :
  - fréquence et portée ;
  - compte rendu, transmission et dépôt ;
  - mesures à prendre et leur surveillance ;





- 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 :**
- 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 ;
  - 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 conditions météorologiques dangereuses :**
- pour les situations météorologiques dangereuses pouvant se produire à l'aérodrome (telles que tempêtes, forts vents en surface et rafales, tempêtes de sable, etc.), 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 ;
  - 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 :**
- si l'exploitant d'aérodrome est responsable de l'entretien des aides visuelles et des réseaux électriques, il existe des procédures décrivant :
    - 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 ;
    - établissement, transmission et enregistrement de comptes rendus ;
    - surveillance des mesures ultérieures ;
    - coordination avec l'ATS ;
  - 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 ;

- le marquage des obstacles est pris en compte ;

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

- pour l'exécution de travaux sur l'aérodrome :
  - il y a une procédure décrivant la nécessité d'aviser les différentes parties prenantes ;
  - les évaluations de risques liés aux travaux sur l'aérodrome ;
  - les rôles et les responsabilités des différentes parties, y compris leurs relations et l'application des mesures de sécurité ;
  - la surveillance de la sécurité pendant les travaux ;
  - la réouverture des installations, lorsqu'il y a lieu ;
  - 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 :

- il y a une procédure pour assurer la coordination avec l'ATS ;
- l'utilisation d'avions acceptables pour chaque poste de stationnement dûment identifié ;
- l'établissement d'une ligne de sécurité d'aire de trafic en conformité ;
- des instructions de sécurité générales pour tous les agents sur l'aire de trafic ;
- le placement et le refoulement des avions ;

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

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



- il y a une procédure pour assurer que les véhicules sur l'aire de mouvement sont équipés de façon adéquate ;
- que les conducteurs ont reçu la formation appropriée ;
- 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 ;
- 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
- si le domaine n'a pas été inspecté lors des inspections techniques, l'équipe de vérification sur site devrait vérifier les points énumérés au § 5.2.4 ;
- 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 ;
- si la vérification sur site révèle de nouveaux écarts, ceux-ci devront être mentionnés dans le compte rendu de cette vérification ;

**n) Obstacles :**

- il y a une procédure pour assurer qu'il existe une carte d'obstacles ;
- il y a une procédure de surveillance des obstacles décrivant les vérifications, leur fréquence, l'enregistrement et les mesures de suivi ;
- 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 :**

- 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 ;



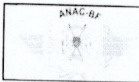
**p) Opérations par faible visibilité :**

- 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 ;
- 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).

**5.3.2 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 :
  - politique de sécurité : une politique de sécurité a été approuvée par le dirigeant responsable pour refléter les engagements de l'organisation en matière de sécurité ;
  - la structure organisationnelle de l'exploitant : l'exploitant d'aérodrome a nommé un dirigeant responsable et un gestionnaire de la sécurité ;
- 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 ;
  - responsabilités et missions : l'exploitant d'aérodrome a formellement défini les responsabilités de chaque membre du personnel en ce qui concerne la sécurité, ainsi que les chaînes de responsabilité ;
  - formation : l'exploitant d'aérodrome surveille formellement la formation du personnel et des sous-traitants, en veillant à ce qu'elle soit adéquate, et prend des mesures lorsque c'est nécessaire ;
  - comptes rendus d'accident et d'incident : l'exploitant d'aérodrome a une procédure assurant que :





- 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 ;
  - les incidents soient promptement analysés et les mesures à prendre par la suite soient surveillées ;
  - les comptes rendus et analyses des incidents soient enregistrés ;
  - il soit rendu compte des incidents à l'État ;
  - une coordination soit en place avec les autres parties prenantes ;
- 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 ;
  - 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 ;
  - 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 ;
  - 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 ;
  - promotion de la sécurité : l'exploitant d'aérodrome devrait avoir un processus pour promouvoir l'information en matière de sécurité.



## Chapitre 6 : Phase IV. Délivrance ou refus du certificat d'Aérodrome

Il est question dans cette phase de :

- Notifier la décision de l'ANAC d'émettre ou de refuser d'émettre un certificat ;
- Annoter des conditions, dans un souci de sécurité, sur un certificat d'aérodrome en cours d'émission.

### 6.1 Exigence pour la délivrance d'un certificat d'aérodrome

Sur la base des résultats de l'évaluation de la demande formelle de certificat d'aérodrome, l'ANAC doit faire savoir au postulant si la demande a été acceptée ou non.

Dans la négative, il convient d'aviser le postulant des mesures additionnelles qu'il devra prendre avant la certification.

- amender le manuel d'aérodrome ;
- modifier des installations ou du matériel d'aérodrome ;
- améliorer le niveau de mise en œuvre des procédures, programmes ou systèmes ;
- etc.

### 6.2 Refus d'un certificat d'aérodrome

Si après avoir été avisé des mesures additionnelles à prendre pour remédier aux insuffisances constatées, l'exploitant d'aérodrome n'est toujours pas en mesure de satisfaire aux exigences de la réglementation, l'ANAC peut refuser d'accorder un certificat.

Le refus peut se fonder sur une ou plusieurs des constatations suivantes, au sujet desquelles il convient que des précisions soient données :

- l'inspection des installations et de l'équipement d'aérodrome a révélé qu'ils n'assurent pas de façon satisfaisante la sécurité des opérations aériennes ;  
l'évaluation des procédures d'exploitation d'aérodrome a révélé qu'elles n'assurent pas de façon satisfaisante la sécurité des opérations aériennes ;
- l'évaluation du manuel d'aérodrome a révélé qu'il ne contient pas les précisions prévues par le règlement ;
- 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 comme le veut les règlements.



Dans ce cas, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile notifie les raisons du refus au postulant, par écrit, au plus tard 30 jours après avoir pris cette décision.

Toutefois, un certificat d'aérodrome provisoire peut être délivré à l'exploitant d'aérodrome, compte tenu de circonstances particulières jugées par l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ou si la délivrance de ce certificat provisoire est dans l'intérêt public et n'est pas contraire à la sécurité de l'aviation.

### **6.3 Délivrance d'un certificat d'aérodrome**

Si la demande a été acceptée, le certificat d'aérodrome, auquel des conditions relatives au type d'utilisation de l'aérodrome et à d'autres précisions seront incorporées le cas échéant conformément à la réglementation, sera délivré au postulant. Les conditions peuvent inclure :

- Le code de référence d'aérodrome ;
- Le type d'avion critique ;
- Les conditions opérationnelles pour l'accueil des avions critiques pour lesquels l'installation est prévue ;
- La catégorie de RFF ;
- Les restrictions opérationnelles à l'aérodrome ;
- Les écarts autorisés par rapport à la compatibilité de l'aérodrome, conditions/restrictions opérationnelles dont ils sont assortis et leur validité.

### **6.4 Responsabilités de l'inspecteur**

L'équipe de certification doit s'assurer que toutes les exigences de certification ont été complétées de manière satisfaisante.

Le certificat d'aérodrome et les conditions associées sont délivrés à l'exploitant de l'aérodrome après que tous les points significatifs non satisfaits ont été corrigés.

Le chef Inspecteur notifiera à l'exploitant d'aérodrome toute divergence qui devra être résolue avant que le certificat puisse être délivré.

L'exploitant d'aérodrome ne sera pas certifié sous aucune circonstance tant que le Chef de projet n'a pas déterminé que l'exploitant d'aérodrome est entièrement capable de remplir toutes ses obligations telles que requises par la réglementation.

Le chef de projet devra déterminer que l'exploitant d'aérodrome est capable de, et pourra, se conformer à la réglementation appropriée.

### **6.5 Préparation du certificat d'aérodrome**

Le Chef Inspecteur allouera un numéro de certificat ;



A partir de la demande, le chef de projet déterminera les détails à inclure dans le certificat [nom de l'aérodrome et de l'exploitant d'aérodrome, coordonnées, etc.] ;

Chef Inspecteur utilisera un certificat pré-imprimé tel qu'approuvé par l'ANAC, y compris la citation des références appropriées, période de validité, conditions de transfert, etc.

## 6.6 Validité et renouvellement du certificat d'aérodrome

La durée de validité du certificat est de 3 ans. L'Agence Nationale de l'Aviation Civile peut le suspendre, le révoquer ou l'annuler si le postulant, au cours de la période de validité, ne maintient pas un niveau élevé et constant de sécurité.

A l'expiration, le postulant doit pour le renouvellement effectuer la même démarche que pour la délivrance du premier certificat, excluant l'étape de l'expression d'intérêt. Le postulant doit introduire une demande formelle au moins six (6) mois avant l'expiration du certificat en cours.

## 6.7 Renonciation à un certificat d'aérodrome

Tout titulaire d'un certificat d'aérodrome doit donner à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile un préavis écrit d'au moins 6 mois avant la date à laquelle il renonce au certificat, afin que les dispositions utiles puissent être prises. Le préavis doit préciser si l'aérodrome restera ouvert ou pas à l'échéance de la date de renonciation.

À la réception du préavis, l'Agence Nationale de l'Aviation Civile :

- vérifie les titres de l'exploitant qui demande l'annulation en sa qualité de titulaire du certificat ;
- vérifie que la notification reçue de l'exploitant d'aérodrome répond aux exigences du règlement ;
- vérifie qu'un NOTAM approprié avisant du changement de statut a été publié si l'aérodrome doit rester ouvert ;
- ou si l'aérodrome doit être fermé à tout trafic, vérifie que l'exploitant d'aérodrome a pris des mesures de sécurité suffisantes (enlèvement des manches à vent et des marques, mise en place de marques appropriées de fermeture, balises d'indisponibilité et autres aides visuelles selon les besoins,...).

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile annule le certificat à la date spécifiée dans le préavis et le fait publier dans l'AIP.





## 6.8 Amendement et transfert de certificat d'aérodrome

L'amendement et le transfert de certification se font respectivement conformément aux *procédures d'amendement et de transfert d'un certificat d'aérodrome*.

## 6.9 Exemptions

L'Agence Nationale de l'Aviation Civile peut exempter par écrit un exploitant d'aérodrome de se conformer à certaines dispositions du règlement. Pour ce faire, elle utilise la *procédure pour la délivrance d'une exemption à un exploitant d'aérodrome*.



## Chapitre 7 : Phase V. Publication du statut d'aérodrome certifié

Une fois le processus de certification accompli de façon satisfaisante, les renseignements concernant l'aérodrome doivent être communiqués aux services d'informations aéronautiques pour publication.

Partie 3 de l'AIP – Aérodromes (AD)

- AD 1.5 Etat de certification des aérodromes
  - Liste des aérodromes dans l'Etat : (Nom de l'aérodrome, indicateur d'emplacement OACI)
  - Date de certification
  - Validité de la certification
  - Remarques, s'il y en a.

Le service d'information aéronautique doit être informé du statut d'aérodrome non certifié ou de la fermeture d'aérodrome, selon le cas, pour prendre les dispositions appropriées, en conformité avec les dispositions de l'Annexe 15 à la Convention relative à l'aviation civile internationale.



## Chapitre 8 : Supervision continue de la sécurité

### 8.1 Généralités

La présente section décrit les procédures pour la supervision continue de la sécurité d'aérodrome. Les mesures de supervision continue doivent être basées sur des principes assurant le maintien de la conformité pendant toute la planification de mesures de supervision adéquates.

Des mesures spécifiques et ciblées pourront être appliquées par l'ANAC en plus des activités planifiées, par exemple en rapport avec des changements, l'analyse d'événements, la sécurité des travaux sur l'aérodrome, la surveillance de plans d'actions correctrices, ou en rapport avec le plan national de sécurité. L'ANAC peut aussi avoir à s'occuper d'autres questions relatives à la sécurité d'aérodrome qui dépendent de l'organisation de l'aérodrome, comme le contrôle des obstacles ou la supervision des agents de services d'escale.

### 8.2 Principes de supervision continue

L'ANAC doit planifier les mesures de supervision continue de manière à assurer que chacun des sujets couverts par la portée de la certification soit soumis à la supervision (voir section 2.2).

La planification des mesures de supervision continue par l'ANAC peut prendre en compte la performance de sécurité et l'exposition au risque de l'aérodrome (voir section 8.4).

L'élaboration et le fonctionnement d'un SGS d'aérodrome devraient garantir que l'exploitant d'aérodrome prend des mesures appropriées en ce qui concerne la sécurité sur l'aérodrome.

Lorsqu'un aérodrome a un SGS entièrement élaboré et opérationnel, les activités de surveillance continue de l'aérodrome sont focalisées sur le SGS lui-même, pour s'assurer qu'il opère de manière continue et adéquate.

L'ANAC procèdent à des vérifications par échantillonnage de la conformité de l'aérodrome aux exigences et spécifications de la certification, pour s'assurer que le SGS a identifié tous les écarts, s'il y en a, et les a gérés de manière adéquate. Ceci



apporte aussi des indications sur le niveau de maturité du SGS. Il convient donc de mettre au point un cycle d'audits périodiques, consistant en :

- a. au moins un audit du SGS ;
- b. vérifications par échantillonnage sur certains sujets.

Si le SGS de l'exploitant d'aérodrome n'est pas entièrement mis en œuvre, des mesures de supervision spécifiques devraient porter sur le SGS, pour s'assurer que son développement se poursuit de façon satisfaisante et à un rythme normal. En ce cas, le SGS doit être audité comme il convient jusqu'à ce qu'il soit considéré comme étant suffisamment à maturité.

### 8.3 Audit d'éléments sélectionnés

Une fois que la certification initiale a eu lieu, les mesures de supervision continue d'un sujet pourraient ne pas nécessiter un audit complet de tous les éléments mais plutôt se fonder sur une évaluation type de certains éléments choisis en fonction du profil de risque.

Remarque : Un aérodrome peut être évalué par une analyse des incidents de sécurité à l'aérodrome, ceci incluant tous développements significatifs, changements ou autres renseignements connus qui peuvent mettre en évidence des sujets de préoccupation.

L'audit des éléments sélectionnés devrait consister en :

- c. un examen documentaire des documents appropriés ;
- d. une vérification sur site.

Il convient d'utiliser les mêmes listes de vérification que celles qui ont été utilisées pour la certification initiale, mais s'il est fait une sélection d'éléments par échantillonnage, seuls les éléments sélectionnés de la liste de vérification devraient être audités.

### 8.4 Influence de la performance de sécurité d'aérodrome et exposition au risque

Le nombre d'audits du SGS au cours de la période devrait être déterminé en tenant compte des critères suivants :

- e. la confiance de l'ANAC dans le SGS de l'exploitant. Cette confiance est évaluée en utilisant les résultats des audits du SGS ou d'autres mesures de supervision. Par exemple, des retours d'information sur les comptes rendus



d'événements et le système de gestion de l'exploitant pourraient indiquer que les analyses d'incidents de sécurité ne sont pas effectuées aussi bien qu'il serait souhaitable, ou qu'un nombre significatif d'incidents se sont produits à l'aérodrome ;

- f. les autres facteurs contribuant au niveau de risque à l'aérodrome, par exemple : complexité de l'aérodrome, infrastructure ou organisation de l'aérodrome, densité du trafic, type d'opérations et autres conditions particulières.

Pour les aérodromes avec SGS entièrement mis en œuvre, un échantillon de sujets doit être vérifié, en plus de l'audit du SGS, pour s'assurer que le SGS a bien identifié toutes les questions critiques en matière de sécurité.

Ceci aidera aussi à s'assurer que le SGS fonctionne bien. La sélection de ces sujets devrait être déterminée en prenant en compte :

- d'une analyse des événements relatifs à la sécurité sur l'aérodrome ;
- des informations connues relatives à la sécurité sur l'aérodrome qui pourraient mettre en évidence des sujets de préoccupation ;
- des sujets spécifiques les plus significatifs pour la sécurité ;
- de la complexité de l'aérodrome ;
- de tout développement ou changement significatif de l'infrastructure de l'aérodrome ;
- des sujets sélectionnés précédemment, afin de les couvrir tous en un certain nombre de cycles de supervision.

## 8.5 Plans et programmes de supervision continue

Selon les principes ci-dessus, un plan de supervision doit déterminer par l'ANAC pour chaque aérodrome certifié et être communiqué à l'exploitant d'aérodrome. Ce plan assure :

1. pour les aérodromes où un SGS n'est pas entièrement fonctionnel :
  - que chacun des sujets inclus dans la portée de la certification apparaisse au moins une fois et soit soumis à des mesures de supervision spécifiées ;
  - que le SGS soit audité comme il convient ;



Note 1.— L'élaboration d'un SGS peut se faire par phases. Lors d'une mise en œuvre par phases, seuls les éléments en développement à une certaine phase seront évalués et examinés.

Note 2.— Il peut être indiqué d'auditer au moins une fois par an un SGS qui n'est pas encore parvenu à maturité.

2. pour les aérodromes où un SGS est entièrement fonctionnel :

- que le SGS soit audité au moins une fois ;
- que d'autres activités de supervision portant sur des sujets sélectionnés soient menées comme il convient.

Le plan et le programme doivent être actualisés annuellement pour montrer les activités de supervision qui ont effectivement été menées, en incluant des observations sur certaines activités qui n'ont pas été menées comme prévu.

## 8.6 Inspections à l'improviste

La planification de l'audit d'aérodrome est destinée à aider l'ANAC et l'exploitant d'aérodrome à planifier les ressources nécessaires (humaines, matériel, financières,) et à assurer un niveau de supervision cohérent et adéquat. Cela n'empêche cependant pas l'ANAC de procéder à des inspections à l'improviste s'il le juge nécessaire.

Ces inspections suivent la même méthode que l'audit planifié ou l'inspection technique planifiée, selon le cas, et peuvent être effectuées en employant les mêmes listes de vérification, ou elles pourraient viser un sujet de préoccupation particulier.

## 8.7 Surveillance des plans d'action correctrice

Les plans d'action correctrice résultant soit de la certification initiale, soit d'audits de supervision continue ou d'inspections techniques, doivent être surveillés par l'ANAC jusqu'à ce que tous les éléments soient clos, pour s'assurer que les mesures d'atténuation sont prises selon les normes et dans les délais convenus.

L'ANAC doit examiner régulièrement la situation de chaque action en cours. Lorsqu'une date limite est atteinte, il doit vérifier que les actions correctrices auxquelles elle s'applique ont bien été mises en œuvre.

Lorsqu'un plan d'action correctrice ne mène pas à la prise des mesures appropriées dans des délais acceptables, une supervision accrue pourra être exercée par l'ANAC.





## 8.8 Supervision renforcée

Si un plan d'action correctrice d'aérodrome n'a pas assuré que les mesures correctives appropriées soient prises dans des délais acceptables, et après coordination entre l'ANAC et l'exploitant, l'ANAC peut décider qu'une supervision accrue de cet exploitant est nécessaire. La portée de la supervision accrue pourra couvrir des sujets spécifiques ou être globale.

## Annexe 1 : Formulaire préalable à l'audit de certification d'aérodrome

Formulaire à remplir par le postulant en y joignant les documents demandés et à renvoyer au secrétariat de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile à l'adresse Avenue de la révolution 01 BP 1158 Ouagadougou 01

Nom de l'aérodrome	Nom de l'exploitant	Ville
--------------------	---------------------	-------

### Pièces à joindre

- Organigramme de l'organisme en charge de la gestion de l'aérodrome
- Plans de l'aérodrome (plan de masse, plans de servitudes aéronautiques, procédures d'arrivée et de départ, plan de situation)
- Programme hebdomadaire de vols et trafic annuel
- Manuel d'aérodrome et procédures ci-dessous listées s'ils existent

Numéros	Questions	Oui	Non
1	Quelle est le code de référence de l'aérodrome ?		
2	Quelle est la catégorie d'exploitation de l'aérodrome ?		
3	Quel est le plus grand type d'aéronef fréquentant l'aérodrome ?		
4	L'aérodrome dispose-t-il d'un titre de propriété ?		
5	L'aérodrome est-il clôturé ?		
6	L'exploitant dispose-t-il d'une autorisation d'exploitation de l'aérodrome ?		
7	Y a-t-il une procédure de comptes rendus d'aérodrome ?		
8	Y a-t-il une procédure établie relative à l'accès à l'aire de mouvement ?		
9	L'aérodrome dispose-t-il d'un plan d'urgence ?		
10	Les services de lutte contre l'incendie de l'aéroport sont-elles sous la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome ? Sinon existe-t-il un mécanisme de coordination avec l'organisme en charge de ce service ?		
11	Quel est le niveau de protection de l'aérodrome ? Donner un bref aperçu des moyens et du personnel de lutte contre l'incendie disponible.		
12	Y a-t-il une procédure d'inspection de l'aire de mouvement et des surfaces de limitation d'obstacles ?		
13	Y a-t-il une procédure d'inspection et d'entretien des aides visuelles et circuits électrique de l'aérodrome ?		



Numéros	Questions	Oui	Non
14	Y a-t-il une procédure d'entretien de l'aire de mouvement ?		
15	Y a-t-il une procédure de gestion de la sécurité pour l'exécution des travaux sur l'aérodrome ?		
16	Y a-t-il une procédure de gestion de l'aire de trafic ?		
17	Y a-t-il une procédure de contrôle des véhicules évoluant sur l'aire de mouvement ou à proximité ?		
18	Y a-t-il une procédure de gestion des risques d'incursion d'animaux ?		
19	Y a-t-il une procédure de contrôle des obstacles ?		
20	Y a-t-il un plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés ?		
21	Y a-t-il des procédures sur la manutention des marchandises dangereuses ?		
22	Y a-t-il un mécanisme de coordination entre l'exploitant d'aérodrome et les fournisseurs de carburant d'aviation ?		
23	Existe-t-il un arrangement sur les opérations par faible visibilité ?		
24	Y a-t-il des procédures destinées à la protection des emplacements des aides à la navigation ?		
25	L'aérodrome dispose-t-il d'un système de gestion de la sécurité ?		
26	Des audits de sécurité internes sont-ils organisés sur l'aérodrome ?		
27	L'aérodrome dispose-t-il d'un certificat de conformité environnemental délivré par les entités compétentes de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile ?		
<b>Date</b>		<b>Signature</b>	<b>Titre</b>
			<b>Cachet</b>

<b>Réservé à l'administration de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile</b>		
<b>Date de réception du formulaire</b>	<b>Date d'envoi de la réponse</b>	<b>Cachet et signature du Directeur Général</b>
<b>Avis</b> Favorable <input type="checkbox"/> Défavorable <input type="checkbox"/>	<b>Nom de l'inspecteur</b>	<b>Date et signature</b>
<b>Motifs du rejet (si c'est le cas)</b>		





## Annexe 2 : Formulaire de demande de certificat d'aérodrome

### Demande de certificat d'aérodrome

#### 1. Renseignements sur le postulant :

Nom complet :	.....
Adresse :	.....
	..... Boîte postale : .....
Fonction :	.....
Téléphone :	.....
	Télécopie : .....

#### 2. Renseignements sur le site de l'aérodrome

Nom de l'aérodrome :	.....
Coordonnées du point de référence d'aérodrome :	.....

#### 3. Le postulant est-il propriétaire du site de l'aérodrome ?

Oui	<input type="checkbox"/>	Non	<input type="checkbox"/>
Dans la négative, donner :			
a. des précisions sur les droits détenus à l'égard du site ;			
b. le nom et l'adresse du propriétaire du site et des documents écrits prouvant qu'une autorisation a été obtenue pour l'utilisation du site comme aérodrome postulant.			

#### 4. Indiquer le type le plus grand d'aéronef appelé à utiliser l'aérodrome

.....
.....
.....

#### 5. L'aérodrome sera-t-il utilisé pour des activités de transport public régulier ?

Oui	<input type="checkbox"/>	Non	<input type="checkbox"/>
-----	--------------------------	-----	--------------------------





**6. Code de référence et catégorie d'exploitation de l'aérodrome**

Code de référence : .....

Catégorie d'exploitation : .....

**7. Précisions devant figurer sur le certificat d'aérodrome**

Nom de l'aérodrome : .....

Exploitant : .....

[Au nom de l'exploitant d'aérodrome mentionné ci-dessus\*], je sollicite par la présente un certificat d'exploitation de l'aérodrome.

\*Rayer si ceci est sans objet.

Signature : .....

Ma compétence pour agir au nom de l'auteur de la demande est :

.....

.....

.....

Nom de la personne qui fait la déclaration : .....

Date : ...../...../.....

*Réservé à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile*

**Date de réception de la demande**

**Date du début de l'audit**

**Date de fin de l'audit**

**Nom et signature du gestionnaire de l'audit**

**Décision**

**date**

**Nom et Signature du Directeur Général**

Accepté  Refusé

**Remarques**





### Annexe 3 : Spécimen de certificat d'aérodrome

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DU BURKINA FASO

## CERTIFICAT D'AERODROME

\_\_\_\_\_  
N° DU CERTIFICAT

\_\_\_\_\_  
NOM DE L'AERODROME

\_\_\_\_\_  
LATITUDE/LONGITUDE

\_\_\_\_\_  
CATEGORIE D'EXPLOITATION

Ce certificat d'aérodrome est délivré par le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Burkina Faso conformément aux dispositions de la Loi N° ..... portant code de l'aviation civile en date du ..... et il autorise l'exploitant, tel que l'établit le manuel d'exploitation d'aérodrome approuvé, à exploiter ledit aérodrome.

Le Directeur Général peut suspendre ou annuler ce certificat d'aérodrome en tout temps si l'exploitant de l'aérodrome ne se conforme pas aux dispositions établies dans l'arrêté ..... ou pour toutes autres raisons tel que l'énonce la loi.

Ce certificat est sujet à toutes les conditions fixées par le Directeur Général en vertu de l'arrêté ..... et tel que l'établit le manuel d'exploitation d'aérodrome approuvé.

Ce certificat délivré pour trois (3) ans, est valide du ..... au .....

Il reste en vigueur dans la limite de sa date de validité tant qu'il n'a pas été transféré, révoqué, suspendu ou annulé.

LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE .....

DATE DE DÉLIVRANCE DU CERTIFICAT





## **Annexe 4 : Dispositions relatives aux études aéronautiques de sécurité**

### **a. Objet**

L'objet de la réalisation d'une étude aéronautique est d'évaluer les incidences de dérogations aux normes d'aérodrome spécifiées dans le Règlement aéronautique, de présenter des moyens alternatifs d'assurer la sécurité de l'exploitation aérienne, d'évaluer l'efficacité de chaque solution de rechange et de recommander des procédures destinées à compenser la dérogation.

### **b. Application**

Une étude aéronautique peut être effectuée lorsque des normes d'aérodrome ne peuvent être respectées du fait du développement de l'aérodrome. Une telle étude est le plus souvent réalisée par l'exploitant lors de la planification d'un nouvel aéroport ou de la certification d'un aérodrome existant.

*Note.\_ Des études aéronautiques ne peuvent pas être menées dans les cas de dérogations aux normes si elles ne sont pas expressément recommandées.*

### **c. Définition**

Une étude aéronautique est étude d'un problème aéronautique en vue de la mise en évidence de solutions possibles et du choix d'une solution qui soit acceptable sans dégradation de la sécurité.

### **d. Analyse technique**

L'analyse technique apporte la justification d'une dérogation motivée par le fait qu'un niveau de sécurité équivalent peut être atteint par d'autres moyens. Elle est généralement applicable dans des cas où la correction d'un problème qui constitue une violation d'une norme implique un coût excessif mais où il sera possible de surmonter les incidences de ce problème sur la sécurité par certains offrant des solutions à la fois pratiques et raisonnables.

En menant une analyse technique, les inspecteurs font appel à leur expérience pratique et à leurs connaissances spécialisées. Ils peuvent aussi consulter d'autres spécialistes dans les domaines pertinents. En examinant des procédures alternatives lors du processus d'approbation de la dérogation, il est essentiel d'avoir à l'esprit les objectifs du règlement pour la certification des aérodromes et les normes applicables, pour ne pas contourner leurs intentions.





### **e. Approbation de dérogations**

Dans certains cas, le seul moyen raisonnable d'assurer un niveau de sécurité équivalent est d'adopter des procédures appropriées et d'imposer, comme condition de la certification, qu'une mise en garde soit publiée dans les publications AIS appropriées. La décision d'exiger une mise en garde sera essentiellement fonction de deux considérations :

- (1) la nécessité pour les pilotes d'être avertis de conditions potentiellement dangereuses ;
- (2) la responsabilité incombant à l'Agence Nationale de l'Aviation Civile de publier les dérogations à des normes qui, autrement, seraient censées être observées en vertu du statut d'aérodrome certifié.