



## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### SIXIEME REUNION DU SOUS-GROUPE DE PLANIFICATION OPERATIONNELLE D'AERODROME (AOP/SG/6)

(Nairobi, 11 - 13 mai 200)

---

#### Point 4 de l'Ordre du jour : Suivi des dispositions spécifiques de l'Annexe 14, Volume I

##### 4.1: Certification des aérodomes

(Note présentée par le Secrétariat)

#### SOMMAIRE

Depuis le 27 novembre 2003, les Etats doivent certifier leurs aérodomes utilisés pour les vols internationaux en tenant compte des spécifications contenues dans l'Annexe 14, Volume, de l'OACI et des autres spécifications pertinentes de l'OACI, et ce, dans un cadre réglementaire approprié.

L'évaluation de cette norme fait ressortir que de nombreux Etats de la région n'ont pas encore mis en œuvre ces dispositions ni même pour, certains d'entre eux, satisfait aux conditions minimales préalables au processus de certification.

La suite à donner est indiquée au paragraphe 9.

#### **Références:**

Annexe 14, Volume I, Paragraphe 1.4  
Manuel de Certification des Aérodomes, Doc. 9774

1. La quatrième édition de l'Annexe 14, Volume I contient en son Paragraphe 1.4 des dispositions relatives à la certification des aérodomes. L'une de ces dispositions est la Norme 1.4.1 qui, depuis le 27 novembre 2003, fait obligation aux Etats de certifier les aérodomes utilisés pour les vols internationaux. Il convient de rappeler que l'exigence de certification des aérodomes s'imposait pour tenir compte du fait que la propriété, l'exploitation et la surveillance des aéroports n'étaient plus seulement l'exclusivité des gouvernements, mais impliquaient de plus en plus le secteur privé.

2. Le Manuel sur la certification des aérodomes (Doc. 9774) fournit les directives nécessaires à la mise en œuvre efficace et uniforme de l'exigence de l'Annexe 14, Volume I. L'OACI considère que le moyen le meilleur et le plus transparent d'atteindre l'objectif visé est :

- a) de créer une entité distincte de supervision de la sécurité étayée par une législation appropriée pour exercer les fonctions de la certification ;
- b) de mettre en œuvre une procédure de certification des aérodomes.

3. Il est demandé que les Etats élaborent une législation de base qui contiendra une obligation de certification des aérodromes. Une telle législation devrait identifier l'autorité réglementaire et lui conférer les pouvoirs nécessaires pour faire respecter les règlements. L'exigence de certification devrait s'appliquer tant aux aérodromes exploités par le gouvernement qu'aux aéroports exploités par d'autres entités.

4. Comme condition préalable à la certification d'un aérodrome, un manuel d'aérodrome devrait être préparé par l'exploitant et approuvé par l'autorité de réglementation. Le Document 9774 contient en Appendice 1, une description du plan du manuel d'aérodrome. Les renseignements contenus dans le manuel d'aérodrome devraient permettre de s'assurer que l'aérodrome se conforme aux normes et pratiques de certification et qu'il n'existe aucune carence apparente qui compromettrait la sécurité de l'exploitation aérienne. Il devrait permettre à l'Autorité aéronautique d'évaluer si l'aérodrome convient à l'exploitation envisagée et de juger de l'aptitude du requérant à détenir un certificat. Le manuel d'aérodrome devrait contenir les renseignements et détails ci-après :

- Généralités
- Renseignements sur l'emplacement l'aérodrome
- Renseignements sur l'aérodrome à communiquer au service d'information aéronautique (AIS)
- Renseignements sur les procédures d'exploitation et les mesures de sécurité d'aérodrome
- Comptes rendus d'aérodrome
- Accès à l'aire de mouvement de l'aérodrome
- Plan d'urgence d'aérodrome
- Sauvetage et lutte contre l'incendie
- Inspection par l'exploitant d'aérodrome de l'aire de mouvement et des surfaces de limitation d'obstacle
- Aides visuelles et circuits électriques d'aérodrome
- Entretien de l'aire de mouvement
- Travaux d'entretien – sécurité
- Gestion de l'aire de trafic
- Gestion de la sécurité sur l'aire de trafic
- Contrôle des véhicules côté piste
- Gestion des risques d'incursion d'animaux
- Contrôle des obstacles
- Enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés
- Manutention des marchandises dangereuses
- Opérations par faible visibilité
- Protections des emplacements du radar et des aides à la navigation

5. Des enquêtes initiées par les Bureaux régionaux de l'OACI de Dakar et de Nairobi ont démontré que le niveau de mise en œuvre de l'exigence de certification des aérodromes était relativement bas. En effet, plusieurs Etats ont introduit à divers niveaux de leurs textes nationaux, une exigence de certification. Certains ont, en plus, publié un règlement sur la certification inspirée du modèle figurant au Manuel 9774. Malheureusement, très peu d'Etats

sont allés au bout du processus et effectivement procédé à la certification de leurs aéroports internationaux.

6. Parmi les raisons évoquées, les plus fréquentes sont le manque d'expertise en la matière, l'absence d'une structure appropriée au sein de la DGAC pour traiter de ces questions, l'absence de personnel formé et en nombre suffisant pour instruire des dossiers et conduire les inspections préalables nécessaires. Dans plusieurs Etats, on note aussi non seulement l'absence d'une réglementation nationale en matière d'aéroport mais également de dispositions donnant aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 14 force de norme nationale.

7. Pour leur part, les Bureaux régionaux de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF) et pour l'Afrique orientale et australe (ESAF) ont continué à assister les Etats à travers des conseils directs donnés aux administrations à leur demande ou lors des missions, l'organisation et la conduite des ateliers de sensibilisation et de formation, notamment, ceux organisés en 2004 conjointement avec l'Administration américaine de l'aviation civile (FAA) au Cap Vert et en Afrique du Sud pour la formation des inspecteurs d'aéroports. Il a été mis en exergue, au cours de ces formations, que la plupart des délégués des Etats n'avaient pas une bonne connaissance de l'Annexe 14 et que les Etats ne disposaient pas, à l'instar de la FAA, d'une réglementation nationale en matière d'aéroport. Il a été aussi mis en exergue la nécessité d'élaborer une liste de vérifications visant à s'assurer que toutes les normes et pratiques recommandées applicables sont passées en revue tant pendant l'examen au bureau du dossier de certification que lors de la phase d'inspection sur le site.

8. Une approche coopérative est également encouragée par l'OACI et dans ce contexte, des initiatives régionales sont en cours de développement au sein d'entités telles que l'UEMOA en Afrique de l'Ouest et la CEMAC en Afrique centrale. Ces initiatives visent pour la plupart l'adoption d'un système de certification et de supervision transnational s'imposant à tous Etats membres du groupe. Le Bureau de la coopération technique de l'OACI assiste les Etats dans le projet UEMOA en cours.

9. Le Sous-groupe AOP est par conséquent invité à :

- noter les informations contenues dans la présente note de travail
- débattre de cette question sous tous les angles et ;
- proposer les recommandations qui permettront d'améliorer le niveau de mise en œuvre de l'exigence de certification dans la région.

-----