

Doc 9774
AN/969



Manuel sur la certification des aérodrômes

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Première édition — 2001

Organisation de l'aviation civile internationale

Doc 9774
AN/969



Manuel sur la certification des aérodromes

Approuvé par le Secrétaire général
et publié sous son autorité

Première édition — 2001

Organisation de l'aviation civile internationale

AVANT-PROPOS

L'objet du présent manuel est de donner des orientations aux États en ce qui concerne l'établissement de leur dispositif de réglementation pour la certification des aérodromes terrestres, ceci devant assurer que les installations, le matériel et les procédures d'exploitation des aérodromes certifiés seront conformes aux normes et pratiques recommandées qui sont spécifiées dans le Volume I de l'Annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi qu'aux normes et pratiques nationales en vigueur. Ce manuel donne aussi des orientations sur les procédures de certification des aérodromes et sur le respect ultérieur des obligations incombant à l'exploitant d'aérodrome et les mesures d'application. On y trouvera également des éléments indicatifs concernant l'organisation de l'instance de réglementation.

Il est reconnu qu'un État peut limiter ses exigences de certification à l'exploitation de certains aérodromes seulement, sur la base de critères tels que le nombre maximum de sièges-passagers dans les avions qui utilisent l'aérodrome ou la masse maximale au décollage de ces avions; ou encore l'utilisation de l'aérodrome par des vols réguliers ou non réguliers, et son ouverture, ou non, à l'utilisation nocturne. Étant donné que les États sont responsables de la sécurité d'exploitation sur tous les aérodromes, leur réglementation pourrait devoir porter aussi sur l'exploitation d'aérodromes non certifiés. Le présent manuel ne traite pas de cette réglementation additionnelle, mais les pratiques de certains États à cet égard sont brièvement évoquées dans la note liminaire aux paragraphes 3B.1.1, 3.B.1.2 et 3.B.1.3 du règlement type, au Chapitre 3.

La portée du présent manuel se limite aux aspects sécurité, régularité et efficacité des installations, services, équipements et procédures d'exploitation des aérodromes, tandis qu'en sont exclues les questions de sûreté de l'aviation, celles qui

concernent les services de navigation aérienne et d'autres, qui font normalement l'objet de règlements distincts. La réglementation relative à la certification étant axée sur la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes aux aérodromes, ce manuel ne traite pas des aspects qui ont trait à l'administration des finances aéroportuaires ou aux services passagers et fret.

Il est reconnu qu'un État dont ne relèvent que peu d'aérodromes ou qui manque de moyens techniques et financiers pourrait n'être pas en mesure d'établir une structure organisationnelle complète pour traiter de la certification des aérodromes ainsi que du respect du règlement et de son application. Un État qui se trouve dans cette situation ne devrait, cependant, aucunement réduire la rigueur de sa réglementation; il devrait envisager de conclure un arrangement de coopération avec un autre État ou de participer à un arrangement approprié de coopération régionale. Le bureau régional de l'OACI accrédité auprès de cet État pourra apporter son concours pour l'établissement de tels arrangements, dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OACI.

En élaborant le présent manuel, il a été tenu compte des règlements et pratiques actuels de certains États en matière de certification ou de délivrance de licences d'aérodrome. Il est toutefois reconnu que l'évolution du contexte de la sécurité aérienne peut exiger de temps à autre qu'un État revoie son règlement. Il est prévu que ce manuel sera tenu à jour. Les éditions futures seront très vraisemblablement améliorées sur la base de l'expérience acquise, ainsi que des observations et suggestions reçues de ses utilisateurs. Les lecteurs sont invités à faire part de leurs avis, observations et suggestions à propos de cette première édition, en les adressant au Secrétaire général de l'OACI.

Table des matières

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Chapitre premier. Introduction	1-1	4.6 Publication dans l’AIP du statut d’aérodrome certifié et de renseignements détaillés sur l’aérodrome	4-4
1.1 Généralités	1-1	4.7 Transfert d’un certificat d’aérodrome	4-4
1.2 Nécessité d’une certification	1-1	4.8 Renonciation à un certificat d’aérodrome	4-5
Chapitre 2. Le dispositif de réglementation de la certification des aérodromes	2-1	Chapitre 5. Instance de réglementation	5-1
2.1 Préalables à la mise en place du dispositif de réglementation	2-1	5.1 Organisation	5-1
2.2 Législation aéronautique fondamentale	2-1	5.2 Fonctions et responsabilités de la DNSA	5-1
2.3 Principes de base pour le règlement relatif à la certification des aérodromes	2-1	5.3 Bibliothèque technique et archives	5-5
2.4 Mise en œuvre du règlement	2-2	5.4 Dotation en personnel	5-5
Chapitre 3. Règlement type pour la certification des aérodromes	3-1	5.5 Qualifications, fonctions et responsabilités des inspecteurs d’aérodrome	5-5
3.1 Introduction	3-1	Liste des Appendices	
3.2 Règlement type pour la certification des aérodromes	3-1	Appendice 1. Annexe au Règlement relatif à la certification des aérodromes — Renseignements devant figurer dans un manuel d’aérodrome	A1-1
Chapitre 4. Procédure de certification d’aérodrome	4-1	Appendice 2. Spécimen de formulaire de demande de certificat d’aérodrome	A2-1
4.1 Introduction	4-1	Appendice 3. Études aéronautiques	A3-1
4.2 Processus de certification	4-1	Appendice 4. Spécimen de certificat d’aérodrome	A4-1
4.3 Suite à donner à l’expression d’intérêt	4-1	Appendice 5. Structure organisationnelle type d’une Direction de la sécurité et des normes d’aérodrome	A5-1
4.4 Évaluation d’une demande formelle de certificat d’aérodrome	4-2	Appendice 6. Références	A6-1
4.5 Délivrance ou refus du certificat	4-3		

Chapitre premier

INTRODUCTION

1.1 GÉNÉRALITÉS

1.1.1 L'article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale dispose que tout aéroport relevant d'un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. De plus, les articles 28 et 37 obligent chaque État à fournir sur son territoire des aéroports et d'autres installations et services de navigation aérienne conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) élaborées par l'OACI. Le Volume I de l'Annexe 14 à la Convention contient des SARP relatives à la conception et à l'exploitation des aéroports. C'est à chaque État qu'incombe la responsabilité d'assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes aux aéroports de sa juridiction. Il est donc essentiel que l'État conserve sa responsabilité de supervision lorsque l'exploitation d'un aéroport est déléguée à un exploitant, et qu'il veille à ce que l'exploitant se conforme aux SARP pertinentes de l'OACI ainsi qu'aux règlements nationaux applicables.

1.1.2 Les moyens les plus efficaces et transparents d'atteindre ces objectifs consistent à :

- a) établir une entité de supervision de la sécurité distincte et un mécanisme de supervision de la sécurité bien défini, appuyés par une législation appropriée, pour mener à bien les fonctions de certification et de réglementation de la sécurité des aéroports.
- b) mettre en œuvre une procédure de certification d'aéroport par laquelle un État certifie un aéroport par voie d'approbation ou d'acceptation du manuel d'aéroport soumis par l'exploitant de l'aéroport.

1.2 NÉCESSITÉ D'UNE CERTIFICATION

1.2.1 Afin de s'acquitter de la responsabilité générale qui leur incombe au titre de la Convention, les États doivent nécessairement édicter une législation fondamentale prévoyant l'élaboration et la promulgation d'une réglementation de

l'aviation civile, notamment de règlements relatifs aux aéroports, en conformité avec les Annexes qu'ils adoptent. L'inclusion d'une obligation de certification des aéroports dans les règlements d'un État sur les aéroports donnera l'assurance que les exploitants d'aéroport sont en mesure de s'acquitter de leurs obligations en conformité avec les conditions et stipulations du certificat. Elle confèrera en outre à l'instance de réglementation les pouvoirs nécessaires pour assurer l'application des règlements. La nécessité d'un règlement en la matière est encore accentuée par la tendance grandissante à la privatisation des aéroports ou à leur constitution en sociétés, ainsi que par la tendance croissante à l'adoption par les États, pour l'aménagement de nouveaux aéroports et l'agrandissement d'aéroports existants, d'arrangements du type construction, exploitation et transfert (BOT), construction, exploitation, propriété (BOO) ou de semblables formules.

1.2.2 La sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes aux aéroports étant d'une importance capitale, il convient que l'exigence de certification des aéroports s'applique également aux administrations qui exploitent des aéroports appartenant à l'État. De même, il ne faudrait pas que soient exemptés des exigences de certification les aéroports exploités par des entités telles que des autorités aéroportuaires ou des sociétés qui sont entièrement ou partiellement propriété d'un État, ou encore les aéroports appartenant à des gouvernements provinciaux, des villes ou des municipalités qui en sont les exploitants.

1.2.3 Tandis que la responsabilité générale de la sécurité des aéroports continue d'incomber aux États, il est reconnu que, de plus en plus souvent, sa mise en œuvre est confiée par les États aux exploitants d'aéroport. Un système de gestion de la sécurité (voir définition en 3A.2.1) robuste pourra démontrer que cette mise en œuvre est adéquate. Cependant, l'adoption d'un système de gestion de la sécurité n'écarte pas la nécessité de se conformer aux SARP de l'Annexe 14, Volume I, ainsi qu'aux règlements nationaux applicables.

1.2.4 Afin de donner des orientations aux États qui n'ont pas encore introduit de dispositif de réglementation pour la certification des aéroports, un règlement type dont chacune des sections est précédée de notes liminaires est présenté au Chapitre 3 pour être, selon le cas, adopté ou adapté par les États.

Le Chapitre 4 contient des éléments indicatifs sur la procédure de certification, tandis que le Chapitre 5 traite des aspects relatifs à l'organisation de l'Autorité de l'aviation civile pour la mise en œuvre du dispositif de réglementation.

1.2.5 La portée du présent manuel se limite aux aspects qui concernent la sécurité, la régularité et l'efficacité des installations, des services, de l'équipement et des procédures d'exploitation des aéroдрomes. Elle ne s'étend pas à des aspects tels que ceux qui concernent le système d'information aéronautique, la météorologie aéronautique, l'administration des finances aéroдрomaires, ainsi que les services passagers et fret. Étant donné que les services de la circulation aérienne ont normalement leur propre cadre réglementaire, ce manuel ne porte pas sur la réglementation ATS. Cependant, puisque les services de la circulation aérienne font partie intégrante de l'exploitation d'un aéroдрome, il convient que leur réglementation soit coordonnée avec celle des aéroдрomes et qu'il en soit tenu compte dans le processus de certification. Ceci peut être réalisé de plusieurs façons, le manuel d'aéroдрome servant de lien, comme l'illustre la sous-section

3C.3. De plus, puisque l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation peut être un autre organisme que celui qui est en charge de la certification des aéroдрomes, seuls les aspects intéressant la sécurité des opérations aériennes, tels que la clôture du périmètre aéroдрomaire et le balisage lumineux côté piste, seront abordés dans le présent manuel.

1.2.6 Lors de l'élaboration des éléments destinés à ce manuel, en particulier le règlement type et les aspects relatifs à l'organisation de l'instance de réglementation, il a été reconnu que les exigences pourraient n'être pas identiques pour tous les États. La structure du règlement type présenté permettra de l'adapter, le cas échéant, pour répondre aux besoins spécifiques des scénarios aéronautiques dans les différents États.

1.2.7 Dans tout le présent manuel, le terme «État» désigne l'autorité fondamentale qui établit une Autorité de l'aviation civile dirigée par un Directeur général de l'aviation civile, lequel a compétence sur les questions d'aviation civile, dans le cadre de la législation nationale.



Chapitre 2

LE DISPOSITIF DE RÉGLEMENTATION DE LA CERTIFICATION DES AÉRODROMES

2.1 PRÉALABLES À LA MISE EN PLACE DU DISPOSITIF DE RÉGLEMENTATION

Il y a deux préalables pour la mise en place du dispositif de réglementation de la certification des aérodromes, à savoir:

- a) l'existence, dans la législation aéronautique fondamentale de l'État, de dispositions relatives à l'établissement et à la promulgation de règlements concernant les aérodromes;
- b) l'existence d'une entité publique compétente, investie des pouvoirs nécessaires pour assurer le respect des règlements. Cette entité peut être identifiée par des dénominations différentes dans les différents États. Au sens du présent manuel, elle est désignée ci-après comme l'Autorité de l'aviation civile.
- d) obliger l'Autorité de l'aviation civile, en sa qualité d'autorité de certification, à s'assurer que le titulaire d'un certificat d'aérodrome est compétent pour faire en sorte que l'aérodrome, l'espace aérien connexe et les procédures d'exploitation offrent la sécurité nécessaire pour l'utilisation par les aéronefs;
- e) assurer la coordination nécessaire avec d'autres organes et fournisseurs de services, tels que le service d'information aéronautique, les services de la circulation aérienne et les autorités météorologiques désignées, ainsi qu'avec les services de sûreté, pour assurer la sécurité des opérations aériennes;
- f) prévoir l'application du règlement et l'imposition de sanctions s'il n'est pas respecté;
- g) assurer l'accès du personnel autorisé aux endroits où cela sera nécessaire pour procéder aux audits de sécurité, inspections et essais prévus par le règlement.

2.2 LÉGISLATION AÉRONAUTIQUE FONDAMENTALE

La législation aéronautique fondamentale de l'État devrait notamment:

- a) autoriser l'établissement, s'il y a lieu, de l'Autorité de l'aviation civile, dont le responsable est désigné ci-après, au sens du présent manuel, sous le titre de Directeur général de l'aviation civile (DGAC);
- b) prévoir l'adoption d'un règlement relatif à la certification des aérodromes, dit ci-après le règlement;
- c) confier au DGAC les fonctions et responsabilités d'émettre, revoir, transférer, refuser ou annuler les certificats d'aérodrome; d'élaborer, émettre ou amender des directives d'aérodrome, bulletins, ordonnances, etc., en conformité avec le règlement; et de mettre en place une entité qui lui apportera son concours dans l'exercice de ces fonctions et responsabilités;

2.3 PRINCIPES DE BASE POUR LE RÈGLEMENT RELATIF À LA CERTIFICATION DES AÉRODROMES

La réglementation nationale devrait comprendre des dispositions concernant:

- a) la certification obligatoire des aérodromes de toutes ou de certaines catégories, en conformité avec les critères établis par l'État. Un État peut, par exemple, décider d'exempter des exigences de certification les aérodromes utilisés par des avions ayant moins d'un nombre défini de sièges-passagers, et établir au lieu de cela dans les règlements d'autres dispositions appropriées, se rapportant par exemple à l'aire de mouvement et aux aides visuelles, pour assurer la sécurité des opérations aux aérodromes non certifiés;
- b) la procédure de certification;

- c) les fonctions et responsabilités des exploitants d'aérodrome;
- d) les audits de sécurité, inspections et essais;
- e) l'imposition de sanctions en cas de violation, ou de non-respect, de toute disposition du règlement;
- f) l'utilisation d'aérodromes militaires pas des aéronefs civils.

2.4 MISE EN ŒUVRE DU RÈGLEMENT

La mise en œuvre du règlement relatif à la certification des aérodromes exigera la mise en place, au sein de l'Autorité de l'aviation civile, d'une entité dotée d'un personnel et d'un budget suffisants. Le règlement national d'un État peut exiger qu'un droit approprié soit acquitté pour la délivrance, le renouvellement ou le transfert d'un certificat d'aérodrome.

Chapitre 3

RÈGLEMENT TYPE POUR LA CERTIFICATION DES AÉRODROMES

3.1 INTRODUCTION

Dans ce chapitre, un ensemble de règles types portant sur la certification des aérodromes est présenté pour aider les États dans l'élaboration de leurs propres règlements nationaux en la matière. Des notes liminaires sont données pour les sections A à D du règlement type.

3.2 RÈGLEMENT TYPE POUR LA CERTIFICATION DES AÉRODROMES

Le règlement type pour la certification des aérodromes que l'on trouvera dans ce chapitre est divisé en cinq sections:

Section A — Généralités

Section B — Certification des aérodromes

Section C — Manuel d'aérodrome

Section D — Obligations de l'exploitant d'aérodrome

Section E — Exemptions

SECTION A GÉNÉRALITÉS

NOTES LIMINAIRES

1. La présente section contient des règles types portant sur l'application, les définitions, ainsi que les normes et pratiques d'aérodrome.

2. Ce règlement est destiné à s'appliquer aux aérodromes terrestres.

3. Les États peuvent, s'ils le jugent utile, établir dans leurs règlements des dispositions relatives à l'utilisation d'aérodromes militaires par les aéronefs civils.

4. Les définitions de termes qui figurent dans ce règlement sont destinées à en faciliter l'application.

5. L'Annexe 14, Volume I, contient des normes et pratiques recommandées (SARP) pour la conception et

l'exploitation des aérodromes. L'article 38 de la Convention oblige les États contractants à notifier à l'OACI toute différence entre leurs propres règlements et pratiques et les normes internationales qui figurent dans les Annexes et leurs amendements. De plus, les États contractants sont invités à étendre cette notification à toute différence par rapport aux pratiques recommandées qui figurent dans les Annexes et leurs amendements. Outre l'obligation qui leur incombe au titre de l'article 38 de la Convention, l'Annexe 15 oblige les États contractants à publier les différences entre leurs propres règlements et pratiques et les normes et pratiques recommandées connexes de l'OACI, par le biais du service d'information aéronautique, lorsque la notification de ces différences est importante pour la sécurité de la navigation aérienne.

RÈGLEMENT TYPE

3A.1 Application

Les sections A à E inclusivement s'appliquent aux aérodromes terrestres.

3A.2 Définitions

Les termes définis dans cette sous-section ont le sens indiqué ci-après lorsqu'ils sont employés dans le présent règlement:

Aérodrome. Surface définie sur terre (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:

- a) à réduire les risques de dommages matériels au cas où un aéronef sortirait de la piste;
- b) 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. À propos d'un aéronef, signifie la capacité maximale en sièges-passagers, ou la charge utile maximale, autorisée au titre de l'approbation du certificat de type de l'aéronef.

Certificat d'aérodrome. Certificat d'exploitation d'un aérodrome délivré par l'autorité compétente en vertu de la section B du présent règlement, à la suite de l'acceptation ou de l'approbation du manuel d'aérodrome.

Exploitant d'aérodrome. À 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 en vertu du présent règlement, y compris tout amendement à ce manuel que l'Autorité de l'aviation civile aura adopté ou approuvé.

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

Nombre maximal de sièges-passagers. À 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.

Surfaces de limitation d'obstacles. Série de surfaces qui définissent le volume d'espace aérien à garder dégagé d'obstacles à un aérodrome et à ses abords pour permettre aux aéronefs

appelés à utiliser cet aérodrome d'évoluer avec la sécurité voulue et pour éviter que l'aérodrome ne soit rendu inutilisable par la multiplication d'obstacles aux alentours.

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

Zone dégagée d'obstacles. Espace aérien situé au-dessus de la surface intérieure d'approche, des surfaces intérieures de transition, 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 frangibles qui sont nécessaires pour la navigation aérienne.

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

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

3A.3 Normes et pratiques

Toute mention de normes et pratiques d'aérodrome dans le présent règlement fait référence aux normes et pratiques recommandées (SARP) qui figurent dans la dernière version du Volume I de l'Annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi qu'aux règlements et pratiques nationaux, amendés de temps à autre.

SECTION B CERTIFICATION DES AÉRODROMES

NOTES LIMINAIRES

1. La présente section comprend des règles types portant sur l'exigence de certification des aérodromes, la demande d'émission d'un certificat d'aérodrome, l'attribution du certificat, l'annotation de conditions dans le certificat, la durée du certificat, la renonciation au certificat, le transfert du certificat, l'attribution d'un certificat provisoire et l'amendement du certificat.

2. Les spécifications de l'Annexe 14, Volume I, de l'OACI, sauf indication contraire dans un contexte particulier, s'appliquent à tous les aérodromes ouverts aux fins d'usage public dans les conditions prévues à l'article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (voir Annexe 14, Volume I, Chapitre 1^{er}, 1.2.2). Il incombe aux États d'assurer la sécurité et l'ordre sur tous les aérodromes de leur juridiction ouverts aux fins d'usage public. Il est possible qu'un État n'applique pas l'exigence de certification à tous les aérodromes qui relèvent de lui, mais il convient que les aérodromes utilisés pour l'exploitation internationale ne soient pas exemptés de cette exigence. Il est nécessaire que les États établissent à ce propos des critères appropriés.

3. Dans un certain État, l'utilisation d'un aérodrome «licencié» est obligatoire dans le cas d'aéronefs d'une masse maximale au décollage (MTOW) supérieure à 2 370 kg exploités pour le transport public de passagers, d'aéronefs d'une MTOW inférieure à 2 370 kg exploités pour le transport public nocturne de passagers, le transport public régulier de passagers ou le transport public de passagers qui commence et se termine au même aérodrome, ainsi que pour l'instruction en vol et les vols d'essai.

4. Un autre État exige qu'un exploitant d'aérodrome possède un certificat d'aéroport si un transporteur aérien utilisant des aéronefs de plus de 30 sièges-passagers effectue à cet aérodrome des opérations de transport régulier de passagers. Si des opérations de transport non régulier de passagers sont effectuées à un aérodrome par un transporteur aérien utilisant des aéronefs de plus de trente sièges-passagers, l'exploitant d'aérodrome doit être en possession d'un «certificat limité d'exploitation d'aéroport». Les activités de transport de troisième niveau et les activités à la demande ne peuvent être effectuées qu'à des aérodromes adéquats pour ces opérations (y compris le balisage lumineux spécifié pour les opérations nocturnes).

5. Un troisième État exige que les aérodromes utilisés pour «des activités ordinaires de transport public» possèdent une «licence» si le nombre maximal de sièges-passagers des

aéronefs utilisés pour ces activités est supérieure à 30 sièges. Des exigences spéciales de compte rendu sont spécifiées pour les aérodromes non licenciés; certains éléments spécifiés, tels que l'aire de mouvement et les aides visuelles, doivent répondre aux normes établies pour les aérodromes licenciés, et les aéronefs utilisés pour des activités ordinaires de transport public ne devraient pas avoir plus de trente sièges-passagers. Tandis que dans le cas des aérodromes licenciés c'est à l'exploitant d'aérodrome qu'incombe la responsabilité d'évaluer si l'aérodrome est adéquat, cette responsabilité est confiée à l'exploitant des aéronefs dans le cas des aérodromes non licenciés.

6. La réglementation d'un quatrième État ne relie pas l'exigence de certification des aérodromes à la capacité de transport de passagers des aéronefs qui les utilisent. Un aérodrome est considéré comme un «aéroport» lorsque son exploitant a demandé et obtenu un certificat d'aérodrome portant sur son exploitation. Un aérodrome peut être simplement «enregistré» si l'exploitant fournit certaines informations limitées. Les renseignements relatifs aux aérodromes enregistrés sont publiés seulement après qu'une inspection de l'aérodrome a établi que toutes les conditions sont remplies pour l'enregistrement, ceci comprenant notamment le respect des conditions spécifiées en ce qui concerne le marquage, le balisage lumineux, l'équipement et l'exploitation de l'aérodrome.

7. Le paragraphe 3B.1.1 du règlement type exige la certification des aérodromes en conformité avec les dispositions nationales des États. Un État peut cependant décider de limiter cette exigence comme il le juge opportun, en tenant compte du contexte de sécurité aux aérodromes de sa juridiction. Les paragraphes 3B.1.2 et 3B.1.3 ont été inclus comme options pouvant être soit adoptées telles quelles, soit convenablement adaptées s'il y a lieu. Si des limitations applicables aux exigences de certification sont spécifiées, il faut alors que les règlements nationaux comprennent des dispositions additionnelles qui assureront la sécurité et l'ordre aux aérodromes pour lesquels la certification n'est pas exigée. Le règlement type qui figure dans le présent manuel ne porte pas sur les aérodromes non certifiés.

8. Il devrait exister une disposition spécifiant que la demande de certificat d'aérodrome est à soumettre par le candidat exploitant dans une forme établie par l'Autorité de l'aviation civile. Un spécimen de formulaire de demande utilisé par un État est présenté à l'Appendice 2, tandis que l'Appendice 4 présente un spécimen de certificat d'aérodrome qu'utilise un autre État. Étant donné que le manuel d'aérodrome fait

partie intégrante du certificat d'aérodrome, il devrait être spécifié comme une condition essentielle que le manuel sera établi et soumis au moment de la demande de délivrance d'un certificat.

9. Avant de délivrer un certificat d'aérodrome, l'Autorité de l'aviation civile se sera assurée que le manuel d'aérodrome décrit exactement les installations, les services et l'équipement de l'aérodrome et qu'il contient toutes les précisions et informations énumérées à la section C du règlement type. Elle devrait aussi s'être assurée que les installations et l'équipement de l'aérodrome sont conformes aux normes et pratiques spécifiées au paragraphe 3A.3. L'Autorité de l'aviation civile doit s'assurer d'une manière générale que l'aérodrome offrira un environnement permettant aux aéronefs appelés à l'utiliser d'évoluer avec la sécurité voulue et que l'exploitant d'aérodrome possède la compétence et l'expérience nécessaires pour exploiter et entretenir l'aérodrome comme il convient.

10. S'il existe des dérogations aux normes et pratiques spécifiées au paragraphe 3A.3, l'Autorité de l'aviation civile pourra, après avoir procédé à des études aéronautiques visant à assurer la sécurité (si et lorsque les normes et pratiques le permettent), décider d'accorder un certificat sous réserve de certaines conditions et procédures auxquelles l'exploitant d'aérodrome devra se conformer. Certains éléments indicatifs concernant les études aéronautiques figurent à l'Appendice 3.

11. Le certificat d'aérodrome peut avoir une durée de validité indéterminée ou limitée. Un certain État a spécifié une durée de validité de cinq ans pour le certificat; un autre a spécifié une durée de trois ans, tandis que certains autres n'ont spécifié aucune durée déterminée. Si un système de compte rendu et d'inspection adéquat a été mis en place, un certificat

d'une durée de validité indéterminée peut convenir. Le règlement type prévoit les deux options.

12. Un exploitant d'aérodrome peut choisir volontairement de renoncer au certificat d'aérodrome. Il devrait cependant exister une disposition prévoyant qu'un préavis suffisant sera donné à l'Autorité de l'aviation civile pour l'instruction de la demande et l'annulation du certificat. Lors de l'annulation du certificat, l'aérodrome pourrait devoir être fermé à l'exploitation jusqu'à ce qu'un certificat ait été délivré à un nouvel exploitant; une autre possibilité serait qu'il puisse rester ouvert à l'utilisation publique comme aérodrome non certifié, ce pour quoi l'État devrait inclure des dispositions appropriées dans ses règlements.

13. Le transfert d'un certificat d'aérodrome d'un exploitant à un autre peut être accepté et effectué par l'Autorité de l'aviation civile. Celle-ci se sera assurée que le cessionnaire proposé sera en mesure d'exploiter et d'entretenir l'aérodrome comme il convient.

14. Il peut être nécessaire, en attendant que soit achevé le processus qui intervient dans l'attribution ou le transfert d'un certificat d'aérodrome, d'accorder un certificat d'aérodrome provisoire au postulant ou au cessionnaire proposé. L'Autorité de l'aviation civile devra cependant s'être assurée que ceci serait dans l'intérêt public, qu'un certificat d'aérodrome serait délivré à l'issue du processus en cause et que cette mesure ne compromettrait pas la sécurité de l'aviation.

15. Il peut être nécessaire d'apporter un amendement à un certificat d'aérodrome si un changement intervient dans la propriété ou la structure de gestion, ou dans l'utilisation, l'exploitation ou les limites de l'aérodrome, ou si l'exploitant d'aérodrome demande un amendement.

RÈGLEMENT TYPE

3B.1 Exigence d'un certificat d'aérodrome

3B.1.1 L'exploitant d'un aérodrome destiné à l'usage public doit, en conformité avec les spécifications nationales, être en possession d'un certificat d'aérodrome.

3B.1.2 Un certificat d'aérodrome est exigé si le nombre maximal de sièges-passagers des aéronefs utilisés dans les opérations est supérieure à sièges.

Note.— Une autre possibilité est qu'un certificat d'aérodrome soit exigé si la masse maximale au décollage des aéronefs est supérieure à 2 730 kg ou si l'aérodrome est destiné à l'utilisation nocturne.

3B.1.3 L'exploitant d'un aérodrome pour lequel un certificat d'aérodrome n'est pas exigé pourra néanmoins soumettre une demande de certificat d'aérodrome, pour la délivrance duquel un droit pourra être facturé.

3B.2 Demande de certificat d'aérodrome

Le postulant soumettra à l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile une demande établie dans la forme prescrite par celle-ci. Le manuel d'aérodrome établi pour l'aérodrome dont il s'agit en fera partie intégrante.

3B.3 Délivrance d'un certificat d'aérodrome

3B.3.1 Sous réserve des dispositions des paragraphes 3B.3.2 et 3B.3.3, l'Autorité de l'aviation civile peut approuver la demande et accepter ou approuver le manuel d'aérodrome qui lui est soumis au titre du paragraphe 3B.2 et délivrer au postulant un certificat d'aérodrome.

3B.3.2 Avant de délivrer un certificat d'aérodrome, l'Autorité de l'aviation civile devra s'être assurée que:

- a) le postulant et son personnel possèdent les compétences et l'expérience nécessaires pour exploiter l'aérodrome et en assurer la maintenance comme il convient;
- b) le manuel d'aérodrome établi pour l'aérodrome du postulant et accompagnant la demande contient toutes les informations pertinentes;
- c) les installations, les services et l'équipement de l'aérodrome sont en conformité avec les normes et pratiques spécifiées par l'État;
- d) les procédures d'exploitation de l'aérodrome assurent de façon satisfaisante la sécurité des aéronefs;
- e) un système acceptable de gestion de la sécurité est en place à l'aérodrome.

3B.3.3 L'Autorité de l'aviation civile peut refuser de délivrer un certificat d'aérodrome à un postulant. Dans ce cas, elle doit notifier ses raisons à celui-ci, par écrit, au plus tard jours après avoir pris cette décision.

3B.4 Annotation des conditions sur un certificat d'aérodrome

Après que l'instruction de la demande et l'inspection de l'aérodrome seront achevées avec succès, l'Autorité de l'aviation civile, en accordant le certificat, annotera sur celui-ci les conditions relatives au type d'utilisation de l'aérodrome et d'autres précisions, comme il est indiqué à l'Appendice 4.

3B.5 Durée de validité d'un certificat d'aérodrome

Un certificat d'aérodrome reste en vigueur tant qu'il n'a pas été suspendu ou annulé, une autre possibilité étant qu'il ait validité pendant années ou tant qu'il n'a pas été suspendu ou annulé, selon que l'une ou l'autre éventualité se présentera en premier lieu.

3B.6 Renonciation à un certificat d'aérodrome

3B.6.1 Le titulaire d'un certificat d'aérodrome doit donner à l'Autorité de l'aviation civile un préavis écrit d'au moins jours avant la date à laquelle il renonce au certificat, afin que les dispositions utiles puissent être prises pour la publication.

3B.6.2 L'Autorité de l'aviation civile annulera le certificat à la date spécifiée dans le préavis.

3B.7 Transfert d'un certificat d'aérodrome

3B.7.1 L'Autorité de l'aviation civile peut donner son consentement au transfert d'un certificat d'aérodrome et délivrer un instrument de transfert au cessionnaire lorsque:

- a) le titulaire actuel du certificat d'aérodrome l'avise par écrit, au moins jours avant de cesser d'exploiter l'aérodrome, qu'il cessera de l'exploiter à compter de la date spécifiée dans ce préavis;
- b) le titulaire actuel du certificat d'aérodrome l'avise par écrit du nom du cessionnaire;
- c) le cessionnaire lui demande par écrit, dans un délai de jours avant que le titulaire actuel du certificat d'aérodrome cesse d'exploiter l'aérodrome, que le certificat lui soit transféré;
- d) les conditions énoncées au paragraphe 3B.3.2 sont respectées en ce qui concerne le cessionnaire.

3B.7.2 Si l'Autorité de l'aviation civile ne consent pas au transfert d'un certificat d'aérodrome, elle avise le cessionnaire de ses raisons, par écrit, au plus tard jours après avoir pris cette décision.

3B.8 Certificat d'aérodrome provisoire

3B.8.1 L'Autorité de l'aviation civile peut délivrer au postulant mentionné au paragraphe 3B.2, ou au cessionnaire proposé d'un certificat d'aérodrome mentionné au paragraphe 3B.7.1, un certificat d'aérodrome provisoire autorisant le postulant ou le cessionnaire à exploiter l'aérodrome, pourvu qu'elle se soit assurée que:

- a) un certificat d'aérodrome relatif à l'aérodrome en question sera délivré au postulant ou au cessionnaire aussitôt après l'achèvement de la procédure de demande d'attribution ou de transfert;

- b) la délivrance du certificat provisoire est dans l'intérêt public et n'est pas contraire à la sécurité de l'aviation.

3B.8.2 Un certificat d'aérodrome provisoire émis en vertu du paragraphe 3B.8.1 vient à expiration:

- a) à la date à laquelle le certificat d'aérodrome est délivré ou transféré; ou
- b) à la date d'expiration spécifiée dans ce certificat d'aérodrome provisoire,

selon que l'une ou l'autre éventualité interviendra en premier lieu.

3B.8.3 Ce règlement s'applique à un certificat d'aérodrome provisoire de la même manière qu'il s'applique à un certificat d'aérodrome.

3B.9 Amendement d'un certificat d'aérodrome

L'Autorité de l'aviation civile peut, pourvu que les conditions énoncées aux paragraphes 3B.3.2, 3C.5 et 3C.6 soient respectées, amender un certificat d'aérodrome si:

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

SECTION C MANUEL D'AÉRODROME

NOTES LIMINAIRES

1. **Objet et portée du manuel d'aérodrome.** Le manuel d'aérodrome est une exigence fondamentale du processus de certification. Il contient tous les renseignements pertinents en ce qui concerne le site, les installations, les services, l'équipement, les procédures d'exploitation, l'organisation et la gestion de l'aérodrome, y compris le système de gestion de la sécurité. Les renseignements présentés dans le manuel d'aérodrome devraient démontrer que l'aérodrome est conforme aux normes et pratiques de certification et qu'il n'y a pas de lacunes apparentes qui compromettraient la sécurité de l'exploitation aérienne. Le manuel, qui est un document de référence, donne une liste de vérification des normes de certification d'aérodrome à maintenir ainsi que le niveau des services d'aérodrome côté piste. Les renseignements fournis dans le manuel d'aérodrome permettront à l'Autorité de l'aviation civile d'évaluer si l'aérodrome convient pour l'exploitation aérienne envisagée et de juger de l'aptitude du postulant à détenir un certificat. Il s'agit d'un guide de référence de base pour l'exécution des inspections sur le site en vue de la délivrance d'un certificat d'aérodrome et pour les inspections de sécurité ultérieures. Ce document de référence fait l'objet d'une entente entre l'exploitant d'aérodrome et l'Autorité de l'aviation civile en ce qui a trait

aux normes, aux conditions et au niveau de service à maintenir à l'aérodrome.

2. **Structure et contenu du manuel d'aérodrome.** Dans un souci d'uniformité et pour faciliter l'examen et l'acceptation ou l'approbation du manuel d'aérodrome par l'Autorité de l'aviation civile, le règlement devrait déterminer la structure et le contenu du manuel d'aérodrome. Des exemples des précisions à insérer dans le manuel d'aérodrome, qui constituent une annexe au règlement de certification des aérodromes, sont donnés à l'Appendice 1 du présent manuel. Le postulant est entièrement responsable de l'exactitude des renseignements fournis dans le manuel d'aérodrome.

3. **Le manuel d'aérodrome — un document vivant.** Le manuel d'aérodrome est susceptible d'être amendé pour fournir des renseignements exacts et à jour. Le titulaire du certificat d'aérodrome devrait donc être rendu responsable de l'amendement du manuel et de la notification des amendements à l'Autorité de l'aviation civile. Il convient que le contenu d'un manuel d'aérodrome soit traité avec le respect voulu pour les exigences de confidentialité des différents États.

RÈGLEMENT TYPE

3C.1 Élaboration du manuel d'aérodrome

3C.1.1 L'exploitant d'un aérodrome certifié doit avoir pour celui-ci un manuel, désigné comme le manuel d'aérodrome.

3C.1.2 Le manuel d'aérodrome doit:

- a) être dactylographié ou imprimé, et signé par l'exploitant d'aérodrome;
- b) être établi sous une forme qui facilite sa mise à jour;
- c) comporter un système d'indication de la validité des pages et des amendements apportés à celles-ci, y compris une page où seront consignées les révisions;
- d) être organisé d'une manière qui facilitera le processus de préparation, d'examen et d'acceptation ou approbation.

3C.2 Emplacement du manuel d'aérodrome

3C.2.1 L'exploitant d'aérodrome doit fournir à l'Autorité de l'aviation civile un exemplaire complet et à jour du manuel d'aérodrome.

3C.2.2 L'exploitant d'aérodrome doit conserver à l'aérodrome au moins un exemplaire complet et à jour du manuel d'aérodrome; un exemplaire sera conservé à l'établissement principal de l'exploitant si celui-ci est autre que l'aérodrome.

3C.2.3 L'exploitant d'aérodrome doit tenir l'exemplaire mentionné au paragraphe 3C.2.2 à la disposition du personnel autorisé de l'Autorité de l'aviation civile, pour inspection.

3C.3 Renseignements à inclure dans le manuel d'aérodrome

3C.3.1 L'exploitant d'un aérodrome certifié doit inclure dans un manuel d'aérodrome les renseignements ci-après, pour autant qu'ils s'appliquent à l'aérodrome, répartis comme suit en cinq parties:

1^{re} Partie. Renseignements d'ordre général, comme indiqué dans la 1^{re} Partie de l'annexe au présent règlement (voir Appendice 1), sur: l'objet et la portée du manuel d'aérodrome; l'exigence légale d'un certificat d'aérodrome et d'un manuel d'aérodrome, selon les dispositions des

règlements nationaux; les conditions d'utilisation de l'aérodrome; les services d'information aéronautique existants et les procédures de publication; le système d'enregistrement des mouvements aériens et les obligations de l'exploitant d'aérodrome, spécifiées à la section D du présent règlement.

Partie 2. Précisions sur le site de l'aérodrome, comme indiqué dans la 2^e Partie de l'annexe au présent règlement.

Partie 3. Précisions sur l'aérodrome à communiquer au service d'information aéronautique, comme indiqué dans la 3^e Partie de l'annexe au présent règlement.

Partie 4. Procédures d'exploitation de l'aérodrome et mesures de sécurité, comme indiqué dans la 4^e Partie de l'annexe au présent règlement. Ceci peut comprendre des renvois à des procédures de la circulation aérienne telles que celles qui concernent les opérations par faible visibilité. Les procédures de gestion de la circulation aérienne sont normalement publiées dans le manuel des services de la circulation aérienne, avec un renvoi au manuel d'aérodrome.

Partie 5. Précisions sur l'administration de l'aérodrome et le système de gestion de la sécurité, comme indiqué dans la 5^e Partie de l'annexe au présent règlement.

3C.3.2 Si, en vertu du paragraphe 3E.1.1, l'Autorité de l'aviation civile exempte l'exploitant d'aérodrome de se conformer à toute condition énoncée au paragraphe 3B.3.2, le manuel d'aérodrome doit indiquer le numéro d'identification donné à cette exemption par l'Autorité de l'aviation civile et la date à laquelle l'exemption est entrée en vigueur, ainsi que toutes conditions ou procédures au titre desquelles l'exemption a été accordée.

3C.3.3 Si une précision n'est pas incluse dans le manuel d'aérodrome parce qu'elle ne s'applique pas à l'aérodrome, l'exploitant d'aérodrome doit en indiquer la raison dans le manuel.

3C.4 Amendement du manuel d'aérodrome

3C.4.1 L'exploitant d'un aérodrome certifié doit modifier ou amender le manuel d'aérodrome chaque fois que c'est nécessaire pour maintenir l'exactitude des renseignements que contient ce manuel.

3C.4.2 Afin de maintenir l'exactitude du manuel d'aérodrome, l'Autorité de l'aviation civile peut adresser à un exploitant d'aérodrome une directive écrite, exigeant que celui-ci modifie ou amende le manuel en accord avec cette directive.

3C.5 Notification de modifications du manuel d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome doit aviser l'Autorité de l'aviation civile aussitôt que possible de toute modification qu'il souhaite apporter au manuel d'aérodrome.

3C.6 Acceptation ou approbation du manuel d'aérodrome par l'Autorité de l'aviation civile

L'Autorité de l'aviation civile accepte ou approuve le manuel d'aérodrome et tout amendement qui peut y être apporté pourvu qu'ils répondent aux prescriptions des paragraphes qui précèdent dans la présente section.

SECTION D OBLIGATIONS DE L'EXPLOITANT D'AÉRODROME

NOTE LIMINAIRE

La délivrance d'un certificat d'aérodrome oblige l'exploitant d'aérodrome à assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations sur l'aérodrome, à permettre au personnel autorisé par l'Autorité de l'aviation civile d'accéder à l'aérodrome pour effectuer des audits de sécurité, des inspections et des essais, et à assumer la responsabilité d'émettre les avis et comptes rendus spécifiés.

RÈGLEMENT TYPE

3D.1 Respect des normes et pratiques

L'exploitant d'aérodrome se conformera aux normes et pratiques spécifiées au paragraphe 3A.3 ainsi qu'à toutes conditions annotées dans le certificat en vertu des paragraphes 3B.4 et 3E.1.1.

3D.2 Compétence du personnel d'exploitation et de maintenance

3D.2.1 L'exploitant d'aérodrome emploiera un personnel qualifié et compétent, en nombre suffisant, pour effectuer toutes les activités critiques pour l'exploitation et la maintenance d'aérodrome.

3D.2.2 Si l'Autorité de l'aviation civile ou toute autre instance gouvernementale compétente exige une certification de compétence pour le personnel visé au paragraphe 3D.2.1, l'exploitant d'aérodrome emploiera uniquement des personnes en possession de ces certificats.

3D.2.3 L'exploitant d'aérodrome mettra en œuvre un programme de développement des compétences du personnel visé au paragraphe 3D.2.1.

3D.3 Exploitation et maintenance d'aérodrome

3D.3.1 Sous réserve de toutes directives que pourra émettre l'Autorité de l'aviation civile, l'exploitant d'aérodrome exploitera et entretiendra l'aérodrome conformément aux procédures énoncées dans le manuel d'aérodrome.

3D.3.2 Afin d'assurer la sécurité des aéronefs, l'Autorité de l'aviation civile peut donner des directives écrites à un

exploitant d'aérodrome pour que les procédures exposées dans le manuel d'aérodrome soient modifiées.

3D.3.3 Il convient que l'exploitant d'aérodrome assure une maintenance appropriée et efficace des installations d'aérodrome.

3D.3.4 Le titulaire du certificat d'aérodrome maintiendra une coordination avec le fournisseur de services de la circulation aérienne pour faire en sorte que les services de la circulation aérienne appropriés soient mis en œuvre de manière à assurer la sécurité des aéronefs dans l'espace aérien associé à l'aérodrome. La coordination s'étendra aux autres domaines en rapport avec la sécurité, notamment avec les services d'information aéronautique, les services de la circulation aérienne, les autorités météorologiques désignées, ainsi que les services de sûreté.

3D.4 Système de gestion de la sécurité établi par l'exploitant d'aérodrome

3D.4.1 L'exploitant d'aérodrome établira pour l'aérodrome un système de gestion de la sécurité décrivant la structure organisationnelle ainsi que les fonctions, pouvoirs et responsabilités des cadres de cette structure pour faire en sorte que les opérations soient effectuées en étant contrôlées de façon démontrable et améliorées lorsque c'est nécessaire.

3D.4.2 L'exploitant d'aérodrome obligera tous ses usagers, y compris les concessionnaires de services aéronautiques, fournisseurs de services d'escale et autres organismes exerçant des activités à l'aérodrome de façon indépendante en relation avec le traitement des vols ou des aéronefs, à se conformer aux dispositions établies par lui en ce qui concerne la sécurité d'aérodrome. L'exploitant d'aérodrome assurera une surveillance du respect de ces dispositions.

3D.4.3 L'exploitant d'aérodrome exigera que tous les utilisateurs d'aérodrome, y compris les concessionnaires de services aéronautiques, fournisseurs de services d'escale et autres organismes visés au paragraphe 3D.4.2 coopèrent au programme de promotion de la sécurité d'aérodrome et de sécurisation de son utilisation, en l'informant de tous accidents, incidents, défauts ou pannes ayant des incidences sur la sécurité.

3D.5 Audits internes de sécurité et comptes rendus de sécurité de l'exploitant d'aérodrome

3D.5.1 L'exploitant d'aérodrome prendra des dispositions pour un audit du système de gestion de la sécurité, qui comprendra une inspection des installations et de l'équipement d'aérodrome. L'audit s'étendra aux fonctions de l'exploitant d'aérodrome lui-même. Celui-ci organisera également un programme d'audit et d'inspection externes pour l'évaluation d'autres usagers, notamment les concessionnaires de services aéronautiques, fournisseurs de services d'escale et autres organismes exerçant des activités à l'aérodrome, dont il est question au paragraphe 3D.4.2.

3D.5.2 Les audits visés au paragraphe 3D.5.1 seront effectués tous les mois, ou moins, comme il aura été convenu avec l'Autorité de l'aviation civile.

3D.5.3 L'exploitant d'aérodrome veillera à ce que les comptes rendus d'audit, y compris le compte rendu sur les installations, les services et l'équipement d'aérodrome, soient établis par des experts possédant les qualifications requises en matière de sécurité.

3D.5.4 L'exploitant d'aérodrome conservera un exemplaire du ou des comptes rendus mentionnés au paragraphe 3D.5.3 du règlement pendant une période convenue avec l'Autorité de l'aviation civile. Celle-ci pourra en demander un exemplaire pour l'examiner et s'y référer.

3D.5.5 Le ou les comptes rendus mentionnés au paragraphe 3D.5.3 doivent être établis et signés par les personnes qui ont effectué les audits et inspections.

3D.6 Accès à l'aérodrome

3D.6.1 Le personnel autorisé à cet effet par l'Autorité de l'aviation civile peut inspecter et mettre à l'épreuve les installations, les services et l'équipement d'aérodrome, inspecter les documents et les dossiers de l'exploitant d'aérodrome et vérifier le système de gestion de la sécurité de cet exploitant avant que le certificat d'aérodrome soit délivré ou renouvelé et, par la suite, à tout autre moment, aux fins d'assurer la sécurité d'aérodrome.

3D.6.2 L'exploitant d'aérodrome, à la demande de toute personne visée au paragraphe 3D.6.1, autorisera l'accès à toute partie d'aérodrome, ou à toute installation d'aérodrome, y compris l'équipement, les dossiers et le personnel de l'exploitant, aux fins mentionnées au paragraphe 3D.6.1.

3D.6.3 L'exploitant d'aérodrome coopérera à la conduite des activités visées en 3D.6.1.

3D.7 Notifications et comptes rendus

3D.7.1 L'exploitant d'aérodrome respectera l'obligation de communiquer des notifications et comptes rendus à l'Autorité de l'aviation civile, au contrôle de la circulation aérienne et aux pilotes, dans les délais requis par le règlement.

3D.7.2 *Notification d'inexactitudes dans des publications du service d'information aéronautique (AIS).* L'exploitant d'aérodrome examinera dès leur réception toutes les publications d'information aéronautique (AIP), ainsi que les suppléments aux AIP, amendements d'AIP, NOTAM, bulletins d'information prévol et circulaires d'information aéronautique publiés par l'AIS; immédiatement après cet examen, il avisera l'AIS de toute inexactitude dans les renseignements que contiennent ces publications en ce qui concerne l'aérodrome.

3D.7.3 *Notifications de modifications projetées des installations d'aérodrome, de l'équipement ou du niveau de service.* L'exploitant d'aérodrome avisera par écrit l'AIS et l'Autorité de l'aviation civile avant d'apporter aux installations, à l'équipement ou au niveau de service d'aérodrome toute modification planifiée à l'avance et susceptible d'affecter l'exactitude des renseignements figurant dans toute publication AIS visée au paragraphe 3D.7.2 du règlement.

3D.7.4 *Questions exigeant une notification immédiate.* Sous réserve des dispositions du paragraphe 3D.7.5, l'exploitant d'aérodrome avisera l'AIS immédiatement et en détail de toute circonstance visée ci-après dont il aura connaissance, et prendra des dispositions pour que le contrôle de la circulation aérienne et l'organe d'exploitation technique des aéronefs en reçoivent immédiatement notification:

a) obstacles, facteurs d'obstruction et dangers:

- 1) tout objet faisant saillie au-dessus d'une surface de limitation d'obstacle se rapportant à l'aérodrome;
- 2) existence de tout facteur d'obstruction ou situation dangereuse affectant la sécurité de l'aviation à l'aérodrome ou à proximité;

b) niveau de service:

réduction du niveau de service à l'aérodrome qu'indique toute publication aéronautique mentionnée au paragraphe 3D.7.2;

c) aire de mouvement:

fermeture de toute partie de l'aire de mouvement d'aérodrome;

d) toute autre circonstance qui pourrait compromettre la sécurité de l'aviation à l'aérodrome et à l'égard de laquelle des précautions sont justifiées.

3D.7.5 *Notification immédiate aux pilotes.* Lorsque l'exploitant d'aérodrome ne peut faire en sorte que le contrôle de la circulation aérienne et le service d'exploitation technique des aéronefs reçoivent la notification d'une circonstance visée en 3D.7.4 en conformité avec ce paragraphe du règlement, il doit aussitôt aviser directement les pilotes qui peuvent être affectés par cette circonstance.

3D.8 Inspections spéciales

Afin d'assurer la sécurité de l'aviation, l'exploitant d'aérodrome inspectera l'aérodrome, selon les exigences des circonstances:

a) aussitôt que possible après tout accident ou incident d'aviation au sens où ces termes sont définis dans l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale;

b) au cours de toute période de construction ou de réparation d'installations ou d'équipement d'aérodrome dont le rôle est critique pour la sécurité de l'exploitation aérienne;

c) à tout autre moment où existent à l'aérodrome des circonstances susceptibles de compromettre la sécurité de l'aviation.

3D.9 Enlèvement d'obstacles de la surface d'aérodrome

L'exploitant d'aérodrome enlèvera de la surface d'aérodrome tout véhicule ou autre facteur d'obstruction susceptible d'être dangereux.

3D.10 Avertissements

Lorsque des aéronefs évoluant à basse altitude au-dessus d'un aérodrome ou à ses abords, ou des aéronefs circulant à la surface, sont susceptibles d'être dangereux pour les personnes ou pour le trafic de véhicules, l'exploitant d'aérodrome doit:

a) afficher des avertissements de danger sur toute voie publique limitrophe de l'aire de manœuvre;

b) si une telle voie publique n'est pas sous le contrôle de l'exploitant d'aérodrome, informer de l'existence d'un danger l'autorité responsable de l'affichage d'avis sur la voie publique.

SECTION E EXEMPTIONS

RÈGLEMENT TYPE

3E.1.1 L'Autorité de l'aviation civile peut exempter par écrit un exploitant d'aérodrome de se conformer à certaines dispositions du présent règlement.

3E.1.2 Avant que l'Autorité de l'aviation civile décide d'exempter l'exploitant d'aérodrome, elle doit prendre en compte tous les aspects relatifs à la sécurité.

3E.1.3 Une exemption est sujette à ce que l'exploitant d'aérodrome se conforme aux conditions et procédures spécifiées dans le certificat d'aérodrome par l'Autorité de l'aviation civile comme étant nécessaires dans l'intérêt de la sécurité.

3E.1.4 Lorsqu'un aérodrome ne satisfait pas aux exigences d'une norme ou d'une pratique spécifiée au paragraphe 3A.3 du règlement, l'Autorité de l'aviation civile peut, après avoir procédé à des études aéronautiques, seulement si et où elles sont autorisées par les normes et pratiques, déterminer les conditions et procédures qui sont nécessaires pour assurer un niveau de sécurité équivalent à celui qui est établi par la norme ou pratique considérée.

3E.1.5 La dérogation par rapport à une norme ou une pratique et les conditions et procédures mentionnées au paragraphe 3B.4 du règlement seront annotées sur le certificat d'aérodrome.



Chapitre 4

PROCÉDURES DE CERTIFICATION D'AÉRODROME

4.1 INTRODUCTION

4.1.1 Les procédures de certification d'aérodrome devraient assurer le respect intégral du règlement relatif à la certification des aérodromes promulgué par l'État, et être régies par ce règlement. Les procédures suggérées dans le présent chapitre sont en conformité avec le Chapitre 3 du règlement type; de même que ce règlement peut être adapté pour répondre au scénario existant dans chaque État, elles peuvent également être adaptées comme il convient.

4.1.2 L'observation de la réglementation et des procédures normalisées nationales assurera l'uniformité à l'échelon national en ce qui concerne l'émission, le refus ou le transfert des certificats d'aérodrome ou la renonciation à ces certificats. L'emploi d'une forme légale commune facilitera également le respect et l'application effectifs et uniformes de la réglementation.

4.1.3 Les procédures du présent chapitre font référence aux dispositions du règlement type qui les régit, figurant au Chapitre 3; les besoins typiques en personnel de l'Autorité de l'aviation civile pour la mise en œuvre de chacune d'elles sont indiqués.

4.1.4 Les États qui ne possèdent pas au sein de leur Autorité de l'aviation civile une entité dotée d'un personnel complet pour la mise en œuvre des procédures peuvent choisir de faire appel à une assistance extérieure pour assurer certains des services techniques requis, tels que l'évaluation des installations et de l'équipement d'aérodrome. Ces personnes seront considérées comme du personnel de l'Autorité de l'aviation civile autorisé à inspecter les installations et l'équipement, procéder à des essais, etc.

4.2 PROCESSUS DE CERTIFICATION

Le processus de certification d'aérodrome englobe des activités qui consistent à:

- a) donner suite à l'expression d'intérêt d'un postulant qui compte demander un certificat d'aérodrome;

- b) évaluer la demande formelle, ceci comprenant l'évaluation du manuel d'aérodrome;
- c) évaluer les installations et l'équipement de l'aérodrome;
- d) émettre ou refuser un certificat d'aérodrome;
- e) publier dans l'AIP le statut d'aérodrome certifié et les précisions requises.

4.3 SUITE À DONNER À L'EXPRESSION D'INTÉRÊT

4.3.1 Les aérodromes qui doivent être certifiés obligatoirement en vertu de la réglementation nationale doivent être en possession d'un certificat d'aérodrome avant de commencer l'exploitation. Si le règlement relatif à la certification d'aérodrome n'a pas encore été établi, une transition appropriée devrait être convenue entre l'Autorité de l'aviation civile et l'exploitant actuel de l'aérodrome. La suite donnée à l'expression d'intérêt devrait comprendre une évaluation des opérations aériennes par l'Autorité de l'aviation civile et/ou les autorités compétentes, pour s'assurer que l'exploitation d'un aérodrome au lieu spécifié dans la demande ne compromettrait pas la sécurité de l'exploitation aérienne. Si le résultat de cette évaluation est négatif, il ne sera pas nécessaire de poursuivre plus avant, et le postulant devrait en être avisé, le paragraphe 3B.3.3 du règlement type étant invoqué à ce stade initial.

4.3.2 L'évaluation portant sur l'exploitation aérienne devrait prendre en compte: la proximité de l'aérodrome par rapport à d'autres aérodromes et sites d'atterrissage, y compris les aérodromes militaires; les obstacles et le relief; toute nécessité excessive de restrictions opérationnelles; l'existence de restrictions ou d'espace aérien contrôlé; ainsi que l'existence de procédures aux instruments.

4.3.3 Il peut exister d'autres textes législatifs ou règlements nationaux portant sur des questions telles que la protection de l'environnement et exigeant l'approbation d'une autorité compétente dans ces domaines d'expertise. L'instruction de l'expression d'intérêt devrait comprendre aussi les démarches

pour obtenir l'autorisation d'entités compétentes de l'État, accompagnées des documents nécessaires, tels qu'une étude d'impacts environnementaux exécutée par le postulant.

4.3.4 Si les résultats de l'évaluation sont positifs, l'Autorité de l'aviation civile devrait aviser par écrit le postulant de:

- a) soumettre une demande formelle de certificat d'aérodrome en conformité avec les dispositions du paragraphe 3B.2. L'Autorité de l'aviation civile devrait fournir au postulant le formulaire de demande prescrit, un exemplaire du règlement relatif à la certification des aérodromes, y compris son annexe ou ses annexes, ainsi que toute autre circulaire ou publication qu'elle peut avoir émise, notamment les normes nationales applicables aux aérodromes;
- b) se procurer les autres publications pertinentes, aussi bien de l'OACI que d'entités nationales autres que l'Autorité de l'aviation civile.

Note.— Il peut être demandé au postulant de s'acquitter du coût des formulaires et publications.

4.3.5 Dans la lettre au postulant, il convient d'indiquer la personne contact au sein de l'Autorité de l'aviation civile.

Personnel nécessaire de l'Autorité de l'aviation civile

4.3.6 Le personnel de l'Autorité de l'aviation civile qu'exige l'accomplissement des activités décrites en 4.3.1 à 4.3.5 peut comprendre, sans s'y limiter, des inspecteurs d'aérodrome, des spécialistes des politiques de l'espace aérien, des inspecteurs des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie et des spécialistes des aides visuelles.

4.4 ÉVALUATION D'UNE DEMANDE FORMELLE DE CERTIFICAT D'AÉRODROME

4.4.1 Le paragraphe 3B.3.2 du règlement type spécifie ce dont l'Autorité de l'aviation civile doit s'assurer avant de pouvoir délivrer un certificat d'aérodrome. Il spécifie les conditions requises pour la certification d'aérodrome et la nécessité de prendre en compte les considérations de sécurité de l'exploitation. L'Autorité de l'aviation civile se sera assurée que l'exploitant d'aérodrome possède la compétence et l'expérience nécessaires pour se conformer à ses dispositions réglementaires, ordonnances et directives pertinentes.

4.4.2 Dans un souci d'uniformité, l'Autorité de l'aviation civile peut prescrire un formulaire normalisé de demande de certificat d'aérodrome.

Note.— On trouvera à l'Appendice 2, à titre indicatif, un spécimen de formulaire de demande basé sur le formulaire utilisé dans un État.

4.4.3 L'évaluation par l'Autorité de l'aviation civile de la demande formelle devrait comprendre:

- a) une évaluation de l'exploitation aérienne si celle-ci n'a pas été effectuée lors de l'examen de l'expression d'intérêt. En cas de dérogation à une norme ou à une pratique, cette évaluation devrait comprendre aussi une étude aéronautique conformément au paragraphe 3E.1.4 du règlement type;
- b) une évaluation du manuel d'aérodrome soumis par le postulant, afin de déterminer:
 - 1) si le manuel est conforme aux exigences des règles de la section C du règlement et de son annexe (voir Appendice 1). Toutes les vérifications qui peuvent être accomplies ou initiées au bureau devraient être effectuées, notamment celles qui concernent les données d'aérodrome à publier par le service d'information aéronautique, et le bien-fondé des procédures d'exploitation de l'aérodrome;
 - 2) si le système de gestion, y compris le système de gestion de la sécurité, indique que le postulant sera en mesure d'exploiter et d'entretenir l'aérodrome comme il convient;
- c) une visite sur le site, selon les indications détaillées qui figurent en 4.4.4.

4.4.4 Une visite sur le site devrait être effectuée afin d'évaluer les installations, les services et l'équipement de l'aérodrome, pour vérifier et assurer leur conformité aux normes et pratiques spécifiées. Ceci devrait comprendre:

- a) une vérification sur le site des renseignements d'aérodrome,
- b) la vérification des installations et de l'équipement de l'aérodrome, laquelle devrait porter sur:
 - 1) les dimensions et l'état de la surface des:
 - piste(s)
 - accotements de piste;
 - bande(s) de piste;
 - aires de sécurité d'extrémité de piste;
 - prolongements(s) d'arrêt et prolongements dégagés
 - voie(s) de circulation;
 - accotements de voie de circulation;
 - bandes de voie de circulation;
 - aires de trafic;

- 2) la présence d'obstacles dans des surfaces de limitation d'obstacles sur l'aérodrome et à ses abords;
- 3) les feux aéronautiques au sol ci-après, y compris leurs dossier de vérification en vol:
 - balisage lumineux de piste et de voie de circulation;
 - feux d'approche
 - dispositifs PAPI/APAPI ou T-VASIS/AT-VASIS;
 - éclairage par projecteurs des aires de trafic;
 - balisage lumineux des obstacles;
 - balisage lumineux actionné par les pilotes, le cas échéant;
 - systèmes de guidage visuel pour l'accostage;
- 4) sources d'alimentation électrique auxiliaire;
- 5) indicateur(s) de direction du vent;
- 6) éclairage du ou des indicateurs de direction du vent;
- 7) marques et balises d'aérodrome;
- 8) panneaux de signalisation dans les aires de mouvement;
- 9) points d'arrimage pour les aéronefs;
- 10) points de mise à la terre;
- 11) matériel et installations de sauvetage et de lutte contre l'incendie;
- 12) matériel d'entretien de l'aérodrome, en particulier pour la maintenance des installations côté piste, y compris la mesure des caractéristiques de frottement des surfaces de piste;
- 13) balayeuses de piste et matériel de déneigement;
- 14) enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés;
- 15) procédures et matériel de protection contre les incursions d'animaux;
- 16) radios bidirectionnelles installées à bord de véhicules pour être utilisées par l'exploitant d'aérodrome dans l'aire de mouvement;
- 17) présence d'éclairages qui pourraient mettre en danger la sécurité des aéronefs;
- 18) installations d'avitaillement carburant.

Personnel nécessaire de l'Autorité de l'aviation civile

4.4.5 Le personnel de l'Autorité de l'aviation civile qu'exige l'évaluation de la demande formelle de certificat d'aérodrome peut comprendre des inspecteurs d'aérodrome, des spécialistes des politiques de l'espace aérien, des inspecteurs des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie et des spécialistes des aides visuelles.

4.5 DÉLIVRANCE OU REFUS DU CERTIFICAT

4.5.1 Les dispositions énoncées en 3B.3 du règlement type obligent l'Autorité de l'aviation civile à notifier sa décision d'émettre ou de refuser d'émettre un certificat. Les dispositions énoncées en 3B.4 du règlement type autorisent l'Autorité de l'aviation civile à annoter des conditions, dans un souci de sécurité, sur un certificat d'aérodrome qu'elle émet.

4.5.2 Sur la base des résultats de l'évaluation de la demande formelle de certificat d'aérodrome, l'Autorité de l'aviation civile devrait 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. Il pourrait être nécessaire, par exemple, d'amender le manuel d'aérodrome pour introduire toutes modifications des installations ou du matériel d'aérodrome qui pourraient être requises pour se conformer aux normes et pratiques que spécifie la réglementation.

4.5.3 Si la demande a été acceptée, le certificat d'aérodrome, auquel des conditions seront incorporées le cas échéant conformément aux paragraphes 3B.4 ou 3E.1.4 du règlement type, sera délivré au postulant après l'attribution d'un numéro d'identification.

Note.— On trouvera à l'Appendice 4 un spécimen de certificat d'aérodrome émis par un État.

4.5.4 Si, après avoir été avisé des mesures additionnelles à prendre pour remédier aux insuffisances visées en 4.5.2, l'exploitant d'aérodrome n'est toujours pas en mesure de satisfaire aux exigences du règlement, l'Autorité de l'aviation civile 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:

- a) 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;
- b) l'évaluation des procédures d'exploitation d'aérodrome a révélé qu'elles n'assurent pas de façon satisfaisante la sécurité des opérations aériennes;

- c) l'évaluation du manuel d'aérodrome a révélé qu'il ne contient pas les précisions prévues au paragraphe 3C.3.1 du règlement type et dans l'annexe correspondante;
- d) 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 le paragraphe 3B.3.2 a) du règlement type.

Si la législation de base prévoit un processus de révision, l'attention du postulant sera appelée sur ce fait dans la lettre de refus.

Personnel nécessaire de l'Autorité de l'aviation civile

4.5.5 Le personnel de l'Autorité de l'aviation civile qu'exigent les activités décrites en 4.5.1 à 4.5.4 peut comprendre:

- a) des responsables compétents de l'Autorité de l'aviation civile, par exemple le directeur ou le responsable de l'entité en charge des normes, ou similaire, ou le directeur général de l'Autorité de l'aviation civile;
- b) des inspecteurs d'aérodrome.

Coûts

4.5.6 Un État peut exiger que le postulant assume les coûts de la certification d'aérodrome.

4.6 PUBLICATION DANS L'AIP DU STATUT D'AÉRODROME CERTIFIÉ ET DE RENSEIGNEMENTS DÉTAILLÉS SUR L'AÉRODROME

Une fois le processus de certification accompli de façon satisfaisante, les renseignements concernant l'aérodrome devraient être communiqués au service d'information aéronautique pour publication.

4.7 TRANSFERT D'UN CERTIFICAT D'AÉRODROME

4.7.1 Le transfert d'un certificat d'aérodrome peut être requis selon la réglementation nationale applicable lorsque la propriété et l'exploitation d'aérodrome sont transférées d'un

exploitant à un autre. L'établissement d'une procédure normalisée assurera que le transfert des certificats d'aérodrome s'effectue dans les règles et de façon uniforme selon une procédure légale commune.

4.7.2 Les raisons d'un transfert peuvent être notamment la vente d'aérodrome ou le transfert de la responsabilité de son exploitation d'une administration publique à une entité d'aérodrome constituée par les pouvoirs publics, telle qu'une autorité aéroportuaire ou une administration provinciale ou municipale; il peut aussi faire suite à la privatisation d'aérodrome ou à sa constitution en société.

4.7.3 Le paragraphe 3B.7.1 du règlement type spécifie, entre autres, que le consentement de l'Autorité de l'aviation civile au transfert d'un certificat d'aérodrome est nécessaire et que c'est l'Autorité de l'aviation civile qui est compétente pour le transfert du certificat. Le consentement au transfert ne sera donné par l'Autorité de l'aviation civile que si celle-ci s'est assurée que le cessionnaire proposé sera en mesure d'exploiter l'aérodrome et d'en assurer l'entretien comme il convient et qu'aucune variation significative ne se produira dans l'exploitation quotidienne d'aérodrome. Cela implique que les installations, les services et l'équipement devraient demeurer substantiellement inchangés; le personnel clé d'exploitation et de maintenance devrait rester en poste ou être remplacé par du personnel possédant des qualifications, une expérience ou un niveau de compétence équivalent; le système de gestion de la sécurité devrait rester en vigueur et, enfin, les procédures figurant dans le manuel d'aérodrome devraient rester substantiellement inchangées.

4.7.4 Le consentement au transfert proposé peut être refusé si l'Autorité de l'aviation civile n'est pas convaincue que le cessionnaire proposé sera en mesure d'exploiter l'aérodrome et d'en assurer l'entretien comme il convient ou si des changements significatifs dans les aspects opérationnels d'aérodrome en résulteront ou seront apportés par le cessionnaire (p. ex. réduction dans les installations de piste, de voie de circulation ou d'aire de trafic; modifications dans les conditions du certificat existant qui sont inacceptables pour l'Autorité de l'aviation civile; nouveaux arrangements de dotation en personnel insuffisants ou inadéquats, ou encore révision significative du manuel d'aérodrome).

4.7.5 Si l'Autorité de l'aviation civile décide de refuser son consentement, elle devrait en aviser par écrit le cessionnaire prévu, dans le délai spécifié au paragraphe 3B.7.2 du règlement type, en indiquant les raisons du refus.

Personnel nécessaire de l'Autorité de l'aviation civile

4.7.6 Le personnel de l'Autorité de l'aviation civile qu'exige le transfert d'un certificat d'aérodrome peut comprendre:

- a) le responsable compétent de l'Autorité de l'aviation civile, par exemple le directeur ou responsable du bureau chargé de la certification des aérodromes;
- b) des inspecteurs d'aérodrome.

4.8 RENONCIATION À UN CERTIFICAT D'AÉRODROME

4.8.1 Les paragraphes 3B.6.1 et 3B.6.2 du règlement type prévoient l'annulation d'un certificat d'aérodrome si un exploitant d'aérodrome donne volontairement à l'Autorité de l'aviation civile un préavis écrit de renonciation.

4.8.2 À la réception du préavis, l'Autorité de l'aviation civile devrait:

- a) vérifier les titres de l'exploitant qui demande l'annulation en sa qualité de titulaire du certificat;
- b) vérifier que la notification reçue de l'exploitant d'aérodrome répond aux exigences des paragraphes 3B.6.1 et 3B.6.2;
- c) vérifier que les renseignements fournis par l'exploitant d'aérodrome comprennent les éléments suivants:

- 1) si l'aérodrome doit rester ouvert, un NOTAM approprié avisant du changement de statut aura été publié;
- 2) si l'aérodrome doit être fermé à tout trafic, l'exploitant d'aérodrome aura pris des mesures de sécurité suffisantes, telles que l'enlèvement des manches à vent et des marques, ou la mise en place de marques appropriées de fermeture, balises d'indisponibilité et autres aides visuelles selon les besoins.

4.8.3 S'il est établi que la demande d'annulation du certificat est en règle, un responsable compétent de l'Autorité de l'aviation civile devrait émettre une lettre annulant le certificat avec effet à compter de la date spécifiée dans le préavis donné par le titulaire du certificat.

4.8.4 S'il est envisagé que l'aérodrome reste ouvert à l'utilisation comme aérodrome non certifié, il convient que l'Autorité de l'aviation civile veille au respect des exigences de sécurité pour de tels aérodromes.

4.8.5 Le service d'information aéronautique devrait 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 5

INSTANCE DE RÉGLEMENTATION

5.1 ORGANISATION

5.1.1 Dans tous les États, il sera nécessaire d'établir au sein de l'Autorité de l'aviation civile une entité chargée de veiller au respect des dispositions des sections 1.2 et 1.3 de l'Annexe 14, Volume I. La structure organisationnelle et la dotation en personnel de cette entité, dite ci-après Direction des normes et de la sécurité des aérodromes (DNSA), varieront en fonction du niveau de l'activité aéronautique dans le pays.

5.1.2 La DNSA devrait avoir pour responsabilité primordiale de veiller à ce que:

- a) les aérodromes qui relèvent de l'État offrent un environnement d'exploitation présentant la sécurité voulue, en conformité avec la Convention relative à l'aviation civile internationale;
- b) l'obligation qui incombe à l'État, en vertu de l'article 38 de la Convention, de notifier à l'OACI les différences entre ses règlements et pratiques nationaux et les normes internationales de l'Annexe 14, Volume I, soit respectée. Il est recommandé aussi que les différences entre les pratiques recommandées figurant dans l'Annexe et les règlements et pratiques nationaux de l'État soient notifiées à l'OACI.

5.1.3 Une structure organisationnelle type pour une DNSA est présentée à l'Appendice 5. La direction peut comprendre deux divisions, l'une en charge des normes d'aérodrome, l'autre de la sécurité des aérodromes. La division des normes d'aérodrome peut être constituée de deux sections, l'une en charge de l'aménagement des aérodromes, la seconde des spécifications d'ingénierie. La division de la sécurité des aérodromes peut comprendre trois sections, la première traitant de la certification des aérodromes, la seconde du respect des règlements et de leur application, la troisième étant la bibliothèque technique, qui peut être chargée aussi de recueillir et d'archiver les données sur la sécurité des aérodromes.

5.1.4 En fonction du niveau de l'activité aérienne dans le pays, du nombre d'aérodromes et du volume de travail à la DNSA, les fonctions des sections de chacune des divisions, voire celles des deux divisions, peuvent être combinées.

5.1.5 Dans des États dont relèvent de nombreux aérodromes, il peut être nécessaire d'établir des bureaux régionaux des aérodromes, avec une délégation appropriée de fonctions et de pouvoirs.

5.1.6 Les tâches de certification d'aérodrome, et par la suite d'inspection de sécurité, exigent l'intervention du personnel d'ingénierie d'aérodrome et d'inspection de l'exploitation aérienne de l'Autorité de l'aviation civile. La DNSA devrait donc agir en étroite coopération avec la division de l'exploitation aérienne de l'Autorité de l'aviation civile. Les fonctions de la DNSA décrites en 5.2 comprennent les fonctions relatives à la certification et à l'inspection de sécurité des aérodromes à exécuter par la division de l'exploitation aérienne.

5.2 FONCTIONS ET RESPONSABILITÉS DE LA DNSA

5.2.1 Certification des aérodromes

Ces tâches et responsabilités comprennent les activités suivantes:

- a) recevoir, enregistrer et instruire, en collaboration avec la division de l'exploitation aérienne de l'Autorité de l'aviation civile, les expressions d'intérêt reçues de postulants qui s'appêtent à demander un certificat d'aérodrome;
- b) recevoir, enregistrer et instruire, en collaboration avec la division de l'exploitation aérienne de l'Autorité de l'aviation civile, les demandes formelles de certificat d'aérodrome, ceci comprenant l'inspection initiale qui inclut l'examen du manuel d'aérodrome, la vérification sur le site, l'inspection et les essais portant sur les caractéristiques de l'aérodrome, ses installations et son équipement, y compris les études aéronautiques si et lorsque les normes et pratiques les autorisent, comme il est expliqué en 4.4.3 et 4.4.4;

- c) délivrer ou refuser un certificat d'aérodrome;
- d) évaluer le coût des services, l'enregistrer et le percevoir auprès des postulants (si le règlement le prévoit);
- e) recevoir, enregistrer et instruire les demandes de transfert de certificat d'aérodrome;
- f) délivrer ou refuser le transfert d'un certificat d'aérodrome;
- g) recevoir, enregistrer, examiner et instruire les demandes de renonciation à un certificat d'aérodrome;
- h) annuler ou suspendre un certificat d'aérodrome;
- i) accorder un certificat d'aérodrome provisoire;
- j) examiner les facteurs qui exigent l'amendement d'un certificat d'aérodrome et émettre les amendements requis.

5.2.2 Notifications au service d'information aéronautique et à d'autres organismes

Ces tâches et responsabilités comprennent les activités suivantes:

- a) notification à l'AIS du statut d'aérodrome certifié et communication à l'AIS, pour publication, des caractéristiques de l'aérodrome énumérées dans la 3^e Partie de l'Appendice 1 au présent manuel;
- b) examen de tout amendement des manuels d'aérodrome et notification à l'AIS des modifications à apporter dans les publications AIS;
- c) en coordination avec l'AIS, examen de toute notification reçue d'un exploitant d'aérodrome pour publication par l'AIS, en ce qui concerne, par exemple: des inexactitudes dans les publications AIS; des modifications qu'il est prévu d'apporter aux installations, à l'équipement ou au niveau de service de l'aérodrome; des obstacles, facteurs d'obstruction ou dangers; la fermeture de toute partie de l'aire de manœuvre; une réduction immédiate du niveau de service à l'aérodrome; ainsi que toutes autres circonstances qui pourraient compromettre la sécurité à l'aérodrome ou à ses abords et justifier que des précautions soient prises;
- d) coordination avec d'autres organismes et fournisseurs de services tels que le service d'information aéronautique, les services de la circulation aérienne, les autorités météorologiques désignées, ainsi que les services de sûreté.

5.2.3 Audits de sécurité

5.2.3.1 Ces tâches et responsabilités comprennent:

- a) des audits sur site périodiques ou spéciaux du système de gestion de la sécurité des aérodromes, ce qui inclut la vérification des données publiées dans l'AIP au sujet de l'aérodrome ainsi que l'inspection des installations, de l'équipement et des procédures d'exploitation de l'aérodrome;
- b) l'examen des audits journaliers de l'exploitant d'aérodrome et des comptes rendus des audits de sécurité spéciaux, ainsi que de la suite qui leur aura été réservée.

Note.— Un programme d'audits d'aérodrome devrait se fonder sur le principe que le programme d'audits internes du titulaire du certificat d'aérodrome est d'importance primordiale, les audits de l'Autorité de l'aviation civile étant effectués pour examiner et évaluer ce programme et, en outre, pour contrôler et vérifier indépendamment les renseignements publiés dans l'AIP au sujet de l'aérodrome, ainsi que les procédures d'exploitation, mesures de sécurité, installations et équipements de l'aérodrome.

5.2.3.2 Des inspections périodiques sont nécessaires pour s'assurer que les titulaires d'un certificat d'aérodrome respectent les obligations qui leur incombent aux termes du certificat, comme indiqué dans la section D du règlement type, ainsi que les spécifications du manuel d'aérodrome accepté ou approuvé.

5.2.3.3 La fréquence de ces inspections peut être fonction de la classe d'aérodrome selon les catégories établies par l'État. Un certain État, par exemple, exige une inspection annuelle de ceux de ses aérodromes certifiés qui sont classés comme grandes, moyennes ou petites plaques tournantes, la fréquence étant réduite à une fois tous les dix-huit mois dans le cas d'aérodromes qui ne sont pas de tels pivots. Pour ses aérodromes «à certification limitée», la fréquence recommandée est d'une fois tous les vingt-quatre mois; elle peut être ramenée à une fois tous les trente-six mois en fonction des circonstances.

5.2.3.4 Les tâches et responsabilités associées aux inspections périodiques sont décrites en 5.5.4. Ces tâches peuvent être accomplies en plusieurs phases, comme suit:

- a) *Briefing pré-inspection* avec les responsables de l'aérodrome, incluant une coordination avec le personnel de la tour de contrôle.
- b) *Inspection administrative* du système de gestion de la sécurité de l'aérodrome, incluant des aspects tels que les plans de déblaiement de la neige et de la glace (le cas échéant); les NOTAM en vigueur; les dossiers de formation en matières médicale et RFF (sauvetage et lutte

- contre l'incendie); les dossiers sécurité des fournisseurs de carburant d'aviation; les certificats et dossiers de formation en sécurité incendie des agents d'avitaillement; les documents relatifs à la revue annuelle du plan d'urgence d'aérodrome, y compris les exercices généraux d'application du plan, ainsi que les dossiers de l'exploitant de l'aérodrome sur les audits de sécurité des concessionnaires de services aéronautiques, agents de services d'escale et autres organes engagés dans des activités côté piste.
- c) *Inspection de l'aire de mouvement*, ceci comprenant: l'inspection et le contrôle des pistes et des voies de circulation afin de déterminer l'état des chaussées, marques, balisages lumineux, panneaux de signalisation, accotements, bandes et zones de sécurité d'extrémité de piste; si des travaux de construction sont en cours, les vérifications relatives aux situations potentiellement dangereuses telles que: excavations, tranchées, empilements de matériaux, marquage insuffisant de zones de construction, présence de matériel de construction dans l'aire de mouvement ou marquage et éclairage insuffisants de seuils temporaires; le contrôle de la circulation de véhicules à la surface dans l'aire de mouvement afin de vérifier que seuls les véhicules autorisés y ont accès et que les procédures prescrites sont suivies, que les véhicules sont convenablement marqués et que les conducteurs connaissent et emploient la terminologie de communication appropriée; la vérification de la protection du public contre l'entrée non autorisée sur l'aire de mouvement et contre le souffle des réacteurs ou propulseurs; la vérification des risques d'incursion d'animaux et de ce qui est susceptible de les attirer; et la vérification des indicateurs de direction d'atterrissage et indicateurs de direction du vent.
- d) *Sauvetage et lutte contre l'incendie*, cette inspection comprenant le contrôle des dossiers d'entraînement; la mise à l'épreuve aléatoire des connaissances des pompiers; des vérifications visant à établir que le matériel est en place, qu'il est fonctionnel et qu'il répond aux exigences des diverses catégories; l'exécution d'un exercice visant à contrôler les délais d'intervention; la vérification et l'examen des vêtements d'approche, des autres vêtements de protection ainsi que des outils et fournitures de lutte contre l'incendie et de sauvetage figurant à l'inventaire.
- e) *Installations de carburant*, ceci comprenant l'examen des dossiers d'inspection par du personnel qualifié et autorisé, en particulier pour vérifier que la liste de vérification pour l'inspection mentionne de façon adéquate les normes de lutte contre l'incendie de l'aérodrome, ainsi que la vérification ponctuelle du respect des spécifications applicables, comprenant des échantillonnages de carburant.
- f) *Inspections nocturnes*, ceci comprenant l'évaluation et la vérification du respect des normes relatives au balisage lumineux et à la signalisation des pistes, voies de circulation et aires de mouvement; au balisage des chaussées; aux radiophares d'aérodrome; à l'éclairage des indicateurs de direction du vent; au balisage lumineux des obstacles, ainsi qu'au marquage et à l'éclairage des zones de construction.
- g) *Briefing post-inspection* avec les responsables de l'aérodrome, ceci comprenant la détermination de mesures appropriées d'application des règlements si ceux-ci n'ont pas été respectés.

5.2.4 Autres fonctions de sécurité

Ces tâches et responsabilités peuvent comprendre:

- a) l'évaluation de première main d'exercices généraux d'exécution du plan d'urgence d'aérodrome visant à mettre en évidence tous problèmes ou insuffisances;
- b) la fourniture d'orientations aux stades de la conception et de la réalisation des projets d'aérodrome, en particulier dans le cas de projets complexes ou lorsque des travaux importants peuvent avoir des incidences au niveau du respect des règlements;
- c) l'inspection finale de projets achevés ayant impliqué des travaux complexes ou de grande ampleur, afin de mettre en évidence les problèmes ou les insuffisances auxquels il faudra remédier pour se conformer aux exigences de la réglementation;
- d) l'organisation et la participation à des séminaires de sécurité d'aérodrome et à d'autres programmes de formation visant à promouvoir une culture de la sécurité.

5.2.5 Respect du règlement et application

5.2.5.1 Il est de la responsabilité des exploitants d'aérodrome de se conformer aux dispositions du règlement relatif à la certification des aérodromes. La sécurité de l'aviation aux aérodromes dépend avant tout de l'adhésion volontaire des exploitants d'aérodrome à ces dispositions. Il est donc d'une importance primordiale de promouvoir le respect du règlement par l'éducation et la formation et par des activités de conseil; c'est seulement si ces efforts ont échoué que des mesures formelles d'application devraient être prises. Les sanctions peuvent être administratives ou légales selon la gravité du manquement au règlement et ses incidences sur la sécurité de l'aviation. Il est reconnu que les États peuvent avoir leurs propres politiques en matière d'application de leurs règlements.

5.2.5.2 Des mesures administratives sous la forme d'une lettre de mise en garde ou d'une lettre appelant des corrections peuvent être considérées comme adéquates lorsque des mesures légales ne sont pas jugées nécessaires. Les mesures administratives d'application visent à porter le manquement à l'attention de l'exploitant d'aérodrome, à documenter les corrections à apporter et à exiger le respect futur des dispositions. De telles mesures sont justifiées si le manquement n'aboutit pas à une situation d'insécurité significative, s'il n'est pas dû à de l'incompétence ou à un manque de qualifications requises au niveau de l'exploitant d'aérodrome, si le manquement n'est pas délibéré, si l'attitude de l'exploitant à l'égard du respect des règlements est constructive et positive, et s'il n'existe pas de précédents de tels manquements de la part de l'exploitant.

5.2.5.3 Le recours formel à des mesures d'application légales peut être justifié pour éviter de futurs manquements aux règlements. De telles mesures peuvent comprendre l'émission d'ordonnances ou d'injonctions de mettre fin à un manquement, ou l'imposition de sanctions a posteriori à des fins de dissuasion. De telles sanctions peuvent inclure la révocation, la suspension ou l'amendement du certificat. Les mesures d'application légales sont prises en vertu des dispositions appropriées de la législation de l'aviation civile de l'État.

5.2.5.4 Pour déterminer le type approprié de sanctions à appliquer ainsi que leur ampleur, les facteurs à considérer peuvent être notamment la nature du manquement et le point de savoir si celui-ci est délibéré ou s'il s'est produit par inadvertance; le danger potentiel ou réel qu'il crée pour la sécurité de l'aviation; le niveau de responsabilité de l'exploitant d'aérodrome; les antécédents de manquements; l'attitude de l'exploitant à l'égard du manquement, y compris le point de savoir s'il l'a révélé volontairement et si des mesures ont été prises pour y remédier; les incidences que la sanction proposée peuvent avoir sur l'auteur du manquement, ainsi que la valeur dissuasive des sanctions pour d'autres exploitants se trouvant en pareille situation.

5.2.5.5 Des sanctions légales en rapport avec le certificat sont susceptibles d'avoir des incidences importantes sur les services aériens ainsi que d'autres répercussions. L'intérêt public et la sécurité de l'aviation étant les principaux objectifs du règlement relatif à la certification des aérodromes, le recours à l'imposition de sanctions ne peut être justifié que si tous les autres moyens de résoudre les manquements à la sécurité ont échoué à assurer le respect du règlement.

5.2.5.6 La suspension d'un certificat d'aérodrome peut être envisagée si:

- a) le système de gestion de la sécurité de l'exploitant d'aérodrome est jugé inadéquat;
- b) cette mesure est dans l'intérêt de la sécurité de l'exploitation;

- c) tous les autres moyens d'obtenir qu'il soit remédié en temps voulu à la situation d'insécurité ou d'assurer la sécurité de l'exploitation aérienne n'ont pas donné les résultats voulus;
- d) la compétence ou les qualifications techniques de l'exploitant d'aérodrome ou ses qualifications techniques pour exercer ses fonctions de manière à répondre aux exigences critiques de sécurité en conformité avec le règlement sont jugées insuffisantes;
- e) l'exploitant est réticent ou n'est pas disposé à prendre des dispositions pour rectifier la situation qui compromet la sécurité de l'aviation ou pour en atténuer les effets; ou
- f) l'exploitant omet délibérément d'apporter les corrections dont il a été convenu, la suspension du certificat étant le dernier recours pour éviter que la sécurité de l'exploitation ne soit compromise dans l'aire de mouvement de l'aérodrome.

5.2.5.7 La révocation d'un certificat d'aérodrome peut être justifiée si l'exploitant d'aérodrome:

- a) n'est pas en mesure d'apporter ou pas disposé à apporter les corrections, ou a commis ou répété des manquements graves;
- b) a démontré un manque de responsabilité, par exemple par des actes délibérés et flagrants de non-respect des dispositions ou de falsification de dossiers, actes qui compromettent la sécurité de l'aviation; ou
- c) s'il a établi clairement et de façon convaincante que la poursuite de l'exploitation de l'aérodrome serait contraire à l'intérêt public.

5.2.6 Normes d'aérodrome

Ces tâches et responsabilités générales peuvent inclure les activités suivantes:

- a) examiner les lettres aux États de l'OACI sur les questions intéressant les aérodromes, rédiger les réponses à ces lettres et assurer le suivi;
- b) élaborer les normes et pratiques nationales en matière de conception, d'exploitation et de maintenance des aérodromes, ainsi que les cahiers des charges et les garder à l'examen;
- c) élaborer et émettre des ordonnances, règles, circulaires consultatives et éléments indicatifs relatifs aux normes et pratiques d'aérodrome;

- d) examiner les plans et études pour de nouveaux aérodromes ou pour l'extension ou la modification d'aérodromes existants qui sont soumis à l'approbation de l'Autorité de l'aviation civile, afin de s'assurer que les dispositions des SARP de l'OACI et celles de la réglementation nationale sont respectées;
- e) donner des avis aux inspecteurs d'aérodrome, selon les besoins, au sujet des normes et pratiques d'aérodrome.

5.3 BIBLIOTHÈQUE TECHNIQUE ET ARCHIVES

5.3.1 Pour permettre au personnel de la DNSA de se tenir au courant des questions relatives à la conception, aux spécifications, à l'exploitation et à la maintenance des aérodromes, il est indispensable de mettre en place une bibliothèque technique bien organisée et administrée. Cette bibliothèque devrait contenir tous les documents publiés par l'OACI qui portent sur la conception, l'exploitation et la maintenance des installations et équipements d'aérodrome, ainsi que l'ensemble des normes, règles, ordonnances, circulaires consultatives et éléments indicatifs nationaux. De plus, il convient d'y conserver aussi les normes et autres documents pertinents émis par d'autres États qui sont couramment utilisés comme documents de référence, ainsi que les ouvrages et revues importants sur ce thème. Il est important que les documents que conserve la bibliothèque soient promptement actualisés.

5.3.2 La DNSA devra tenir des dossiers pour chacun des aérodromes du pays, ce qui inclut les aérodromes certifiés. Le dossier de chacun des aérodromes certifiés devrait contenir des documents allant du stade de l'expression d'intérêt jusqu'à la délivrance ou au refus du certificat, et rester ouvert ensuite pour les autres documents et correspondances se rapportant à cette question. De plus, il convient de tenir pour chaque aérodrome un registre des certificats d'aérodrome, ainsi qu'un relevé des dates d'envoi des correspondances importantes, formulaires et numéros de certificats.

5.3.3 Il convient qu'une liaison étroite soit maintenue avec l'organisme de l'État qui est chargé des enquêtes et de la prévention des accidents pour recueillir des données sur les accidents et incidents d'aviation survenant aux aérodromes ou à leurs abords, données que le personnel de la DNSA utilisera dans ses activités permanentes.

5.4 DOTATION EN PERSONNEL

La structure et le niveau de dotation en personnel de la DNSA sont fonction du volume de travail à traiter. Cette direction

devrait avoir à sa tête une personne qualifiée et expérimentée. Le personnel de la division des normes d'aérodrome devrait être constitué d'ingénieurs civils et d'ingénieurs électriciens qualifiés possédant de l'expérience en conception, construction ou maintenance des aérodromes. Celui de la division de la sécurité des aérodromes devrait être constitué d'inspecteurs d'aérodrome. On trouvera en 5.5 le détail des qualifications requises, fonctions et responsabilités des inspecteurs d'aérodrome.

5.5 QUALIFICATIONS, FONCTIONS ET RESPONSABILITÉS DES INSPECTEURS D'AÉRODROME

5.5.1 Les inspecteurs d'aérodrome peuvent être des ingénieurs (civils ou électriciens) possédant une expérience suffisante en planification, exploitation ou maintenance des aérodromes; ils devraient posséder une solide connaissance de l'Annexe 14, Volume I, de tous les manuels pertinents publiés par l'OACI, ainsi que des normes et pratiques nationales de l'État. L'entraînement en vol, l'expérience en gestion d'aéroport et la connaissance des systèmes modernes de gestion de la sécurité sont des qualifications souhaitables.

5.5.2 L'Autorité de l'aviation civile peut aussi envisager d'engager des personnes possédant d'autres qualifications, expériences et connaissances appropriées pour exercer les fonctions d'inspecteur d'aérodrome, sous réserve de toutes conditions qu'elle pourra établir à cet égard. Les intéressés pourront avoir un bagage en gestion des aéroports, exploitation aérienne ou contrôle de la circulation aérienne. Une formation incluant les éléments d'ingénierie d'aérodrome qui sont pertinents pour la réalisation d'inspections d'aérodrome devrait être une condition essentielle.

5.5.3 Les inspecteurs d'aérodrome relèveront du responsable de la DNSA par l'intermédiaire du responsable de la division de la sécurité des aérodromes; ils seront chargés des fonctions décrites en 5.2.1 à 5.2.5. Une formation adéquate en cours d'emploi devrait être dispensée à un inspecteur avant que le spectre complet des fonctions d'inspection lui soit confié.

5.5.4 Les fonctions typiques d'un inspecteur d'aérodrome devraient comprendre, sans s'y limiter:

- a) la vérification des données d'aérodrome figurant dans le manuel d'aérodrome, y compris les précisions concernant:
 - 1) l'emplacement de l'aérodrome;
 - 2) le nom et l'adresse de l'exploitant d'aérodrome;

- 3) l'aire de mouvement;
 - 4) les distances déclarées de piste utilisables;
 - 5) les feux aéronautiques à la surface;
 - 6) les services d'escale;
 - 7) le cas échéant, les avis relatifs à des conditions et procédures spéciales;
- b) la vérification sur le site et l'audit des procédures d'exploitation d'aérodrome, notamment:
- 1) le système général de gestion de la sécurité de l'aérodrome;
 - 2) le plan d'urgence d'aérodrome et les exercices d'application périodiques;
 - 3) le sauvetage et la lutte contre l'incendie;
 - 4) l'inspection et l'entretien des feux aéronautiques à la surface;
 - 5) la publication de modifications des informations d'aérodrome publiées;
 - 6) la prévention de l'entrée non autorisée à l'aérodrome, en particulier sur l'aire de mouvement, et la protection du public contre le souffle des réacteurs ou des hélices;
 - 7) l'inspection journalière de l'aérodrome par l'exploitant;
 - 8) la planification et l'exécution des travaux de construction et de maintenance d'aérodrome, y compris le respect des consignes de sécurité des travaux de construction;
 - 9) la gestion de l'aire de trafic et le contrôle des postes de stationnement;
 - 10) le contrôle des véhicules évoluant sur l'aire de mouvement ou à proximité;
 - 11) la gestion des risques d'incursion d'animaux;
 - 12) la surveillance des surfaces de limitation d'obstacles et des notifications s'y rapportant;
 - 13) l'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés;
- 14) les matières dangereuses, y compris le carburant d'aviation;
 - 15) la protection des radars et des aides à la navigation;
 - 16) les opérations par faible visibilité;
- c) le contrôle sur le site et les essais des installations et de l'équipement d'aérodrome, notamment:
- 1) dimensions et état de la surface des pistes, voies de circulation, prolongements d'arrêt, aires de sécurité d'extrémité de piste, bandes de piste et de voie de circulation, accotements et aires de trafic;
 - 2) dispositifs lumineux aéronautiques au sol, y compris les dossiers de vérification en vol;
 - 3) alimentation électrique de secours;
 - 4) indicateurs de direction d'atterrissage et de direction du vent, marques et balises d'aérodrome;
 - 5) panneaux de guidage et d'avertissement dans l'aire de mouvement;
 - 6) matériel de maintenance d'aérodrome;
 - 7) plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés;
 - 8) matériel de protection contre les incursions d'animaux;
 - 9) présence d'obstacles faisant saillie dans les surfaces de limitation d'obstacles;
 - 10) matériel de mesure de la portée visuelle de piste;
 - 11) présence d'éclairages dangereux;
 - 12) matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie;
 - 13) installations d'avitaillement en carburant;
 - 14) matériel de mesure des caractéristiques de frottement de la surface des pistes;
- d) évaluations en vol et études aéronautiques aux aérodromes:
- en coopération avec la division de l'exploitation aérienne de l'Autorité de l'aviation civile et avec d'autres spécialistes, selon les besoins, organiser des évaluations en vol

aux aérodromes et mener des études aéronautiques, si et là où les normes et pratiques les autorisent;

e) fonctions générales:

toutes autres fonctions relatives à la certification des aérodromes, y compris la réception et l'instruction des

expressions d'intérêt et des demandes de certificat d'aérodrome, l'instruction des demandes d'amendement, de transfert ou de renonciation au certificat ou des demandes de certificat provisoire; les comptes rendus à l'AIS; le déclenchement de NOTAM, ainsi que la détermination des mesures d'application appropriées en cas de non-respect des règlements.



Appendice 1

ANNEXE AU RÈGLEMENT RELATIF À LA CERTIFICATION DES AÉRODROMES — RENSEIGNEMENTS DEVANT FIGURER DANS UN MANUEL D'AÉRODROME

1^{re} PARTIE

GÉNÉRALITÉS

Renseignements d'ordre général, notamment:

- a) objet et portée du manuel d'aérodrome;
- b) exigence légale d'un certificat d'aérodrome et d'un manuel d'aérodrome, telle que la prévoit la réglementation nationale;
- c) conditions applicables à l'utilisation de l'aérodrome — texte indiquant que l'aérodrome, lorsqu'il est utilisable pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs, sera toujours utilisable par tous dans des conditions uniformes;
- d) système d'information aéronautique existant et procédures de publication;
- e) système d'enregistrement des mouvements d'aéronefs;
- f) obligations de l'exploitant d'aérodrome.

2^e PARTIE

RENSEIGNEMENTS SUR LE SITE DE L'AÉRODROME

Renseignements d'ordre général, notamment:

- a) plan de l'aérodrome indiquant les principales installations servant à l'exploitation, en particulier l'emplacement de chaque indicateur de direction du vent;
- b) plan de l'aérodrome indiquant ses limites;
- c) plan indiquant la distance entre l'aérodrome et la ville ou l'agglomération la plus proche, ainsi que, le cas échéant, l'emplacement des installations et du matériel

d'aérodrome se trouvant à l'extérieur du périmètre aéroportuaire;

- d) renseignements sur le titre de propriété du site de l'aérodrome. Si les limites de l'aérodrome ne sont pas définies dans ce document, renseignements sur le titre ou l'intérêt dans le bien-fonds sur lequel l'aérodrome est implanté et plan indiquant les limites de l'aérodrome et sa position.

3^e PARTIE

RENSEIGNEMENTS SUR L'AÉRODROME À COMMUNIQUER AU SERVICE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE (AIS)

3.1 RENSEIGNEMENTS D'ORDRE GÉNÉRAL

- a) nom de l'aérodrome;
- b) emplacement de l'aérodrome;
- c) coordonnées géographiques du point de référence d'aérodrome déterminées selon le Système géodésique mondial — 1984 (WGS-84);
- d) altitude de l'aérodrome et ondulation du géoïde au point de mesure;
- e) altitude de chaque seuil et ondulation du géoïde au point de mesure, altitude d'extrémité de piste et de tous points significatifs, hauts et bas, le long de la piste, et altitude la plus élevée de la zone de toucher des roues d'une piste avec approche de précision;
- f) température de référence d'aérodrome;
- g) précisions sur le radiophare d'aérodrome;
- h) nom de l'exploitant d'aérodrome, ainsi que l'adresse et les numéros de téléphone où il est possible de le contacter à tout moment.

3.2 CARACTÉRISTIQUES DIMENSIONNELLES DE L'AÉRODROME ET RENSEIGNEMENTS CONNEXES

Renseignements d'ordre général, notamment:

- a) piste — orientation vraie, numéro d'identification, longueur, largeur, emplacement du seuil décalé, pente, type de surface, type de piste et, dans le cas d'une piste avec approche de précision, existence d'une zone dégagée d'obstacles;
- b) longueur, largeur et type de surface des bandes, zones de sécurité d'extrémité de piste et prolongements d'arrêt;
- c) longueur, largeur et type de surface des voies de circulation;
- d) type de surface de l'aire de trafic et postes de stationnement d'aéronef;
- e) longueur du prolongement dégagé et profil du sol;
- f) aides visuelles pour les procédures d'approche, c'est-à-dire: type de balisage lumineux d'approche et indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI/APAPI et T-VASIS/AT-VASIS); marques et feux de piste, de voie de circulation et d'aire de trafic; autres aides visuelles de guidage et de contrôle sur les voies de circulation et les aires de trafic, y compris les points d'attente avant la piste, points d'attente intermédiaires et barres d'arrêt, ainsi que l'emplacement et le type du système de guidage visuel pour l'accostage; alimentation électrique auxiliaire pour l'éclairage;
- g) emplacement et fréquence radio de tous points de vérification VOR d'aérodrome;
- h) emplacement et désignation des itinéraires normalisés de circulation au sol;
- i) coordonnées géographiques de chaque seuil;
- j) coordonnées géographiques des points axiaux appropriés des voies de circulation;
- k) coordonnées géographiques de chaque poste de stationnement d'aéronef;
- l) coordonnées géographiques et altitude du point le plus élevé des obstacles significatifs situés dans les aires d'approche et de décollage, dans l'aire d'approche indirecte et au voisinage de l'aérodrome. (La meilleure façon de présenter ces renseignements peut être sous la forme de cartes telles que celles qui sont requises pour établir

les publications d'information aéronautique, comme il est spécifié dans les Annexes 4 et 15 à la Convention);

- m) type de surface et force portante des chaussées, communiquée au moyen de la méthode ACN-PCN (numéro de classification d'aéronef — numéro de classification de chaussée);
- n) un ou plusieurs emplacements de vérification des altimètres avant le vol déterminés sur une aire de trafic, avec leur altitude;
- o) distances déclarées: TORA (distance de roulement utilisable au décollage), TODA (distance utilisable au décollage), ASDA (distance utilisable pour l'accélération-arrêt), LDA (distance utilisable à l'atterrissage);
- p) plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés: numéros de téléphone/télex/télécopie et adresse électronique du bureau du coordinateur d'aérodrome pour les opérations d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci; renseignements sur les moyens disponibles pour l'enlèvement, exprimés en indiquant le type d'aéronef le plus grand pour l'enlèvement duquel l'aérodrome est équipé;
- q) sauvetage et lutte contre l'incendie: niveau de protection assuré, exprimé en fonction de la catégorie de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, qui devrait correspondre à l'avion le plus long qui utilise normalement l'aérodrome; types et quantités d'agents extincteurs normalement disponibles à l'aérodrome.

Note.— L'exactitude des renseignements de la 3^e Partie est critique pour la sécurité des aéronefs. Les renseignements exigeant des études et évaluations d'ingénierie devraient être recueillis ou vérifiés par du personnel technique qualifié.

4^e PARTIE

RENSEIGNEMENTS SUR LES PROCÉDURES D'EXPLOITATION ET LES MESURES DE SÉCURITÉ D'AÉRODROME

4.1 COMPTES RENDUS D'AÉRODROME

Renseignements au sujet des procédures à suivre pour rendre compte de modifications des renseignements sur l'aérodrome publiés dans l'AIP et des procédures de demande d'émission de NOTAM, notamment:

- a) arrangements relatifs à la communication de modifications à l'Autorité de l'aviation civile ainsi qu'à l'enregistrement de la communication de modifications, pendant les heures normales d'ouverture de l'aérodrome et en dehors de ces heures;
- b) noms et rôles des personnes chargées de notifier les modifications, ainsi que leurs numéros de téléphone pendant les heures normales d'ouverture de l'aérodrome et en dehors de ces heures;
- c) adresse et numéros de téléphone, indiqués par l'Autorité de l'aviation civile, du lieu où les modifications lui seront communiquées.
- c) renseignements détaillés sur les exercices prévus pour mettre à l'épreuve les plans d'urgence, notamment leur fréquence;
- d) liste des organismes, organes et personnes ayant compétence, tant à l'aéroport qu'à l'extérieur, pour jouer un rôle là où survient une situation d'urgence; leurs numéros de téléphone/télécopie, leurs adresse électronique ainsi que les adresses SITA et les fréquences radio de leurs bureaux;
- e) établissement d'un comité d'urgence d'aérodrome pour organiser des entraînements et d'autres mesures de préparation à des situations d'urgence;

- f) nomination d'un commandant des opérations sur les lieux pour l'ensemble d'une intervention d'urgence.

4.2 ACCÈS À L'AIRE DE MOUVEMENT DE L'AÉRODROME

Renseignements sur les procédures établies et à suivre en coordination avec l'organe chargé de la prévention d'actes d'intervention illicite dans l'aviation civile à l'aérodrome ainsi que de l'entrée non autorisée de personnes, véhicules, engins, animaux ou autres sur l'*aire de mouvement*, notamment:

- a) rôles de l'exploitant d'aérodrome, des exploitants d'aéronefs, des concessionnaires de services aéronautiques, de l'entité en charge de la sûreté de l'aérodrome, de l'Autorité de l'aviation civile et d'autres organismes publics, selon le cas;
- b) noms et rôles du personnel chargé de contrôler les accès à l'aérodrome, et numéros de téléphone où il peut être contacté pendant et après les heures de travail.

4.3 PLAN D'URGENCE D'AÉRODROME

Renseignements sur le plan d'urgence d'aérodrome, notamment:

- a) mesures prévues pour faire face à des situations d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son voisinage, telles que: situations critiques affectant des aéronefs en vol; incendies de bâtiments; sabotage, y compris les menaces à la bombe (aéronef ou bâtiment); actes de capture illicite d'aéronef; et incidents sur l'aéroport dans lesquels interviennent des considérations de mesures à prendre «pendant la situation d'urgence» et «après la situation d'urgence»;
- b) renseignements détaillés sur les mises à l'épreuve prévues pour les installations et le matériel d'aérodrome à utiliser en cas d'urgence, notamment la fréquence des essais;

4.4 SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE

Renseignements sur les installations, équipements, personnel et procédures prévus pour répondre aux besoins en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie, notamment les noms et les rôles des personnes chargées de s'occuper des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie à l'aérodrome;

Note.— Cette question devrait également être traitée de façon suffisamment détaillée dans le plan d'urgence d'aérodrome.

4.5 INSPECTION PAR L'EXPLOITANT D'AÉRODROME DE L'AIRE DE MOUVEMENT ET DES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLE

Renseignements sur les procédures d'inspection de l'aire de mouvement de l'aérodrome et des surfaces de limitation d'obstacles, notamment:

- a) arrangements pour l'exécution des inspections, y compris la mesure des caractéristiques de frottement de la surface de piste et les mesures de hauteur d'eau sur les pistes et voies de circulation, pendant les heures normales d'ouverture de l'aérodrome et en dehors de ces heures;
- b) arrangements et moyens de communication avec le contrôle de la circulation aérienne pendant une inspection;

- c) arrangements pour la tenue d'un registre des inspections, et lieu où le registre est conservé;
- d) détails sur la périodicité et le moment des inspections;
- e) liste de vérification pour les inspections;
- f) arrangements pour rendre compte des résultats des inspections et prendre promptement des mesures de suivi afin qu'il soit remédié aux circonstances qui compromettent la sécurité;
- g) noms et rôles des responsables de l'exécution des inspections, ainsi que leurs numéros de téléphone pendant et après les heures de travail.

4.6 AIDES VISUELLES ET CIRCUITS ÉLECTRIQUES D'AÉRODROME

Renseignements sur les procédures d'inspection et d'entretien des feux aéronautiques (y compris le balisage lumineux des obstacles), panneaux de signalisation, marques et circuits électriques d'aérodrome, notamment:

- a) arrangements pour l'exécution d'inspections pendant et en dehors des heures normales d'ouverture de l'aérodrome et liste de vérification pour ces inspections;
- b) arrangements pour l'enregistrement du résultat des inspections et pour les mesures de suivi visant à remédier aux déficiences;
- c) arrangements pour l'exécution de l'entretien courant et de l'entretien d'urgence;
- d) arrangements pour les sources d'alimentation électrique auxiliaire, le cas échéant et, s'il y a lieu, détails de toute autre méthode pour répondre à une défaillance partielle ou totale des systèmes;
- e) noms et rôles des responsables de l'inspection et de l'entretien de l'éclairage, ainsi que leurs numéros de téléphone pendant et après les heures de travail.

4.7 ENTRETIEN DE L'AIRE DE MOUVEMENT

Renseignements sur les installations et procédures d'entretien de l'aire de mouvement, notamment:

- a) arrangements pour l'entretien des aires en dur;

- b) arrangements pour l'entretien des pistes et voies de circulation sans revêtement;
- c) arrangements pour l'entretien des bandes de piste et de voie de circulation;
- d) arrangements pour l'entretien du système d'écoulement des eaux de l'aérodrome.

4.8 TRAVAUX D'AÉRODROME — SÉCURITÉ

Renseignements sur les procédures de planning et d'exécution, avec la sécurité voulue, de travaux de construction et de maintenance (y compris ceux qu'il peut être nécessaire d'exécuter à bref délai), sur l'aire de mouvement ou à proximité, qui pourraient faire saillie au-dessus d'une surface de limitation d'obstacles, notamment:

- a) arrangements pour communiquer avec le contrôle de la circulation aérienne au cours de l'exécution de ces travaux;
- b) nom, numéro de téléphone et rôle des personnes et des organismes chargés de planifier et de réaliser les travaux, et arrangements permettant de les contacter à tout moment;
- c) noms et numéros de téléphone, pendant et après les heures de travail, des concessionnaires des services aéronautiques, agents des services d'escale et exploitants d'aéronefs qui doivent être avertis des travaux;
- d) au besoin, liste de diffusion des programmes de travaux.

4.9 GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC

Renseignements sur les procédures de gestion de l'aire de trafic, notamment:

- a) arrangements entre le contrôle de la circulation aérienne et l'organe de gestion de l'aire de trafic;
- b) arrangements pour l'attribution des postes de stationnement d'aéronef;
- c) arrangements pour initier le démarrage des moteurs et pour obtenir l'autorisation de refoulement des aéronefs;
- d) service de placement;
- e) service de guidage (véhicules).

4.10 GESTION DE LA SÉCURITÉ SUR L'AIRE DE TRAFIC

Procédures visant à assurer la sécurité sur l'aire de trafic, notamment:

- a) protection contre le souffle des réacteurs;
- b) application de mesures de précautions pendant les opérations d'avitaillement en carburant;
- c) balayage de l'aire de trafic;
- d) nettoyage de l'aire de trafic;
- e) arrangements pour les comptes rendus d'incidents et accidents survenant sur une aire de trafic;
- f) arrangements pour le contrôle du respect des mesures de sécurité par tout le personnel appelé à travailler sur l'aire de trafic.

4.11 CONTRÔLE DES VÉHICULES CÔTÉ PISTE

Renseignements sur la procédure prévue pour le contrôle des véhicules de surface évoluant sur l'aire de mouvement ou à proximité, notamment:

- a) précisions sur les règles applicables au trafic (y compris les limites de vitesse et les moyens d'assurer l'application des règles);
- b) méthode de délivrance des permis de conduire pour les véhicules employés sur l'aire de mouvement.

4.12 GESTION DES RISQUES D'INCURSION D'ANIMAUX

Renseignements sur les procédures destinées à parer aux dangers que présente pour les opérations aériennes la présence d'oiseaux ou de mammifères dans le circuit de vol ou dans l'aire de mouvement de l'aérodrome, notamment:

- a) arrangements pour l'évaluation des risques liés à la présence d'animaux;
- b) arrangements pour la mise en œuvre de programmes de prévention d'incursions d'animaux;
- c) noms et rôles des personnes chargées de parer aux risques liés à la présence d'animaux, ainsi que leurs

numéros de téléphone pendant et après les heures de travail.

4.13 CONTRÔLE DES OBSTACLES

Renseignements sur les procédures de:

- a) surveillance des surfaces de limitation d'obstacles et de la carte de type A pour les obstacles dans la surface de décollage;
- b) contrôle des obstacles qui dépendent de l'exploitant;
- c) surveillance de la hauteur des édifices ou constructions à l'intérieur des limites des surfaces de limitation d'obstacles;
- d) contrôle des nouveaux aménagements au voisinage des aérodromes;
- e) notification à l'Autorité de l'aviation civile de la nature et de l'emplacement des obstacles et, par la suite, de toute addition ou tout enlèvement d'obstacles, afin que les dispositions nécessaires soient prises, notamment l'amendement des publications AIS.

4.14 ENLÈVEMENT D'AÉRONEFS ACCIDENTELLEMENT IMMOBILISÉS

Renseignements sur les procédures prévues pour l'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé sur l'aire de mouvement ou à proximité, notamment:

- a) rôles de l'exploitant d'aérodrome et du titulaire du certificat d'immatriculation de l'aéronef;
- b) arrangements pour aviser le titulaire du certificat d'immatriculation;
- c) arrangements pour assurer la liaison avec l'organe du contrôle de la circulation aérienne;
- d) arrangements pour obtenir le matériel et le personnel nécessaires à l'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé;
- e) noms, rôles et numéros de téléphone des personnes chargées de prendre les dispositions pour l'enlèvement d'aéronefs immobilisés.

4.15 MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES

Renseignements sur les procédures à mettre en place pour assurer la sécurité de la manutention et du stockage de matières dangereuses sur l'aérodrome, notamment:

- a) arrangements de réservation de zones spéciales sur l'aérodrome pour le stockage de liquides inflammables (y compris les carburants d'aviation) et de toutes autres matières dangereuses;
- b) méthode à employer pour la livraison, le stockage, la distribution et la manutention de matières dangereuses.

Note.— Les matières dangereuses comprennent les liquides et solides inflammables, les liquides corrosifs, les gaz comprimés et les matières aimantées ou radioactives. Les arrangements prévus pour parer à un déversement accidentel de matières dangereuses devraient figurer dans le plan d'urgence d'aérodrome.

4.16 OPÉRATIONS PAR FAIBLE VISIBILITÉ

Renseignements sur les procédures à introduire pour les opérations par faible visibilité, notamment la mesure et la communication de la portée visuelle de piste en cas de besoin, ainsi que les noms et les numéros de téléphone, pendant et après les heures de travail, des personnes chargées de mesurer la portée visuelle de piste.

4.17 PROTECTION DES EMPLACEMENTS DES AIDES À LA NAVIGATION

Renseignements sur les procédures destinées à assurer la protection des emplacements des aides radar et aides radio à la navigation implantées sur l'aérodrome afin d'éviter toute dégradation de leurs performances, notamment:

- a) arrangements pour le contrôle des activités au voisinage des installations radar et de radionavigation;
- b) arrangements pour l'entretien au sol au voisinage de ces installations;
- c) arrangements pour la fourniture et la mise en place de panneaux d'avertissement de rayonnement dangereux dans les micro-ondes.

Note 1.— En rédigeant les procédures pour chaque catégorie, il convient de donner des renseignements clairs et précis sur les points suivants:

- quand, ou dans quelles circonstances, déclencher une procédure d'exploitation;
- comment déclencher une procédure d'exploitation;
- dispositions à prendre;
- personnes qui prendront les dispositions;
- matériel nécessaire pour prendre les dispositions, et accès à ce matériel.

Note 2.— Si l'un quelconque des points ci-dessus n'est pas pertinent ou applicable, la raison devrait être indiquée.

5^e PARTIE

ADMINISTRATION DE L'AÉRODROME ET SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ

Administration de l'aérodrome

Renseignements sur l'administration de l'aérodrome, notamment:

- a) organigramme de l'aérodrome indiquant les noms et les titres du personnel clé, avec ses attributions;
- b) nom, fonction et numéro de téléphone de la personne à laquelle incombe la responsabilité générale de la sécurité de l'aérodrome;
- c) comités d'aéroport.

Système de gestion de la sécurité (SMS)

Renseignements sur le système de gestion de la sécurité établi afin d'assurer le respect de toutes les exigences en matière de sécurité et d'améliorer constamment les performances dans ce domaine, les éléments essentiels étant les suivants:

- a) politique de sécurité, le cas échéant, en ce qui concerne le processus de gestion de la sécurité et ses relations avec les processus d'exploitation et de maintenance;
- b) structure ou organisation du système de gestion de la sécurité, y compris la dotation en personnel et l'attribution des responsabilités individuelles et de groupe pour les questions de sécurité;
- c) stratégie et planification relatives au système de gestion de la sécurité, notamment la fixation d'objectifs de

- performance en matière de sécurité, l'attribution de priorités en ce qui concerne la mise en œuvre des initiatives de sécurité et l'établissement d'un cadre pour limiter les risques à un niveau aussi bas qu'il est raisonnablement possible, en ayant toujours à l'esprit les normes et pratiques recommandées du Volume I de l'Annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale ainsi que les règlements, normes, règles ou ordonnances nationaux;
- d) mise en œuvre du SMS y compris les installations, méthodes et procédures pour la communication efficace des messages de sécurité et l'application des spécifications en matière de sécurité;
 - e) système de mise en évidence des zones critiques en matière de sécurité qui exigent un niveau plus élevé d'intégrité de la gestion de la sécurité, et mesures prises à ce sujet (programme de mesures de sécurité);
 - f) mesures de promotion de la sécurité et de prévention des accidents et système de contrôle des risques comportant l'analyse et le suivi des accidents, incidents, plaintes, défauts, erreurs, anomalies ou défaillances, et une surveillance permanente de la sécurité;
 - g) système interne d'audits et d'examen de la sécurité, précisant les systèmes et les programmes qui feront l'objet d'un contrôle qualité de la sécurité;
 - h) système établi pour documenter toutes les installations aéroportuaires en rapport avec la sécurité ainsi que les dossiers d'exploitation et de maintenance de l'aéroport, avec des renseignements sur la conception et la construction des chaussées et sur le balisage lumineux d'aérodrome. Ce système devrait permettre de retrouver facilement les dossiers, y compris les cartes;
 - i) formation et compétence du personnel, y compris l'examen et l'évaluation de la validité de l'instruction qui lui est dispensée en matière de sécurité et du système de certification mis en place pour mettre ses compétences à l'épreuve;
 - j) insertion de clauses relatives à la sécurité dans les marchés de travaux de construction à l'aérodrome, et application de ces clauses.
-

Appendice 2

SPÉCIMEN DE FORMULAIRE DE DEMANDE DE CERTIFICAT D'AÉRODROME*

Demande de licence d'aérodrome

1. Renseignements sur le postulant:

Nom complet:
Adresse:
 Code postal:
Fonction:
Téléphone: Télécopie:

2. Renseignements sur le site de l'aérodrome

Nom de l'aérodrome:
Description du bien-fonds:
ou	
Coordonnées du point de référence d'aérodrome:
ou	
Direction et distance par rapport à la ville ou l'agglomération la plus proche:

3. Le postulant est-il le 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 par le postulant.

* Reproduit avec l'autorisation de *Civil Aviation Authority of Australia (CASA)*.

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. Précisions devant figurer sur la licence d'aérodrome

Nom de l'aérodrome:
Exploitant de l'aérodrome:

<p>[Au nom de l'exploitant d'aérodrome mentionné ci-dessus*], je sollicite par la présente une licence d'exploitation de l'aérodrome.</p> <p>*Rayer si ceci est sans objet.</p> <p style="text-align: right;">Signature:</p> <p>Ma compétence pour agir au nom de l'auteur de la demande est:</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Nom de la personne qui fait la déclaration:</p> <p style="text-align: right;">Date:/...../.....</p>

Instructions:

1. Deux exemplaires du manuel d'aérodrome, établi en conformité avec le règlement et proportionné aux activités aériennes prévues à l'aérodrome, doivent faire partie intégrante de la demande.
2. Il convient de soumettre la demande au bureau plus proche de la CASA.
3. Un droit sera perçu pour couvrir les frais afférents à l'instruction de cette demande. La CASA ne procédera pas à l'évaluation de la demande avant la réception du paiement.
4. Des pièces justificatives pourront être demandées à l'appui de toute déclaration faite dans la présente demande.

Appendice 3

ÉTUDES AÉRONAUTIQUES

OBJET

L'objet de la réalisation d'une étude aéronautique est d'évaluer les incidences de dérogations aux normes d'aérodrome spécifiées dans le Volume I de l'Annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale et aux règlements nationaux, 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

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 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 dans l'Annexe 14, Volume I.

DÉFINITION

Une étude aéronautique est une 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.

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 moyens 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.

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:

- a) la nécessité pour les pilotes d'être avertis de conditions potentiellement dangereuses;
- b) la responsabilité incombant à l'Autorité de l'aviation civile de publier les dérogations à des normes qui, autrement, seraient censées être observées en vertu du statut d'aérodrome certifié.

Appendice 4

SPÉCIMEN DE CERTIFICAT D'AÉRODROME*

AVIATION CIVILE CERTIFICAT D'AÉROPORT

N° DU CERTIFICAT

NOM DE L'AÉROPORT

LATITUDE/LONGITUDE

Ce certificat d'aéroport est délivré par le ministre en vertu de la Partie III du *Règlement de l'aviation canadien* sous l'autorité de la *Loi sur l'aéronautique* et il autorise l'exploitant, tel que l'établit le manuel d'exploitation d'aéroport approuvé, à exploiter ledit aéroport.

Le ministre peut suspendre ou annuler ce certificat d'aéroport en tout temps si l'exploitant de l'aéroport ne se conforme pas aux dispositions établies dans la *Loi*, le *Règlement* ou pour toutes autres raisons tel que l'énonce la *Loi*.

Ce certificat est sujet à toutes les conditions fixées par le ministre en vertu du paragraphe 302.03(3) du *Règlement* et tel que l'établit le manuel d'exploitation d'aéroport approuvé.

Ce certificat d'aéroport doit demeurer en vigueur jusqu'à son transfert, sa suspension ou son annulation.

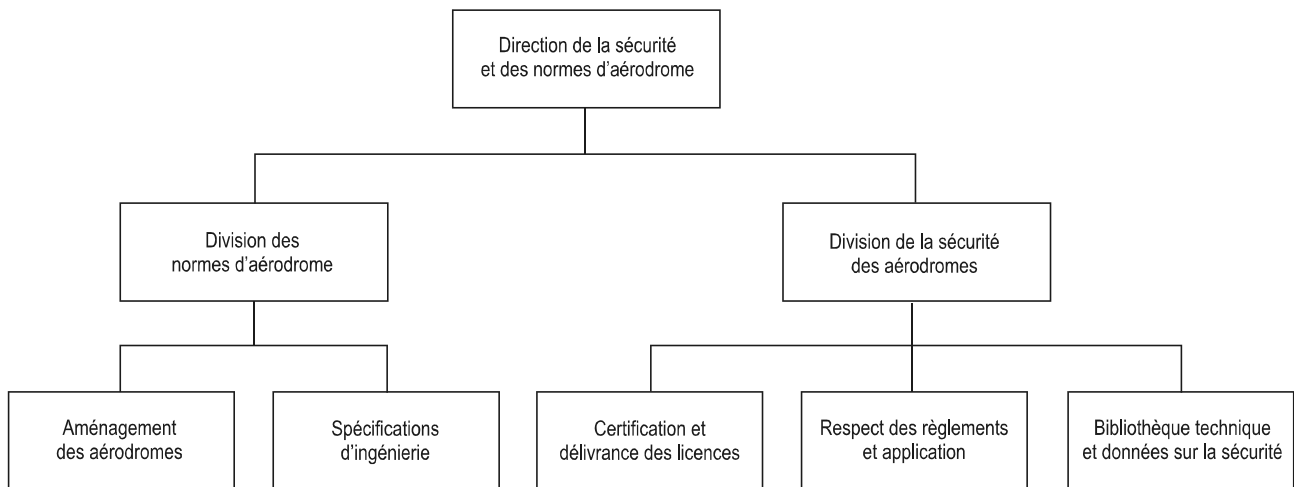
MINISTRE DES TRANSPORTS

DATE DE DÉLIVRANCE DU CERTIFICAT

* Reproduit avec l'autorisation de Transports Canada.

Appendice 5

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE TYPE D'UNE DIRECTION DE LA SÉCURITÉ ET DES NORMES D'AÉRODROME



Appendice 6

RÉFÉRENCES

PUBLICATIONS DE L'OACI

Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300)

Annexe 3 — *Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale*

Annexe 4 — *Cartes aéronautiques*

Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*

Annexe 14 — *Aérodromes*

Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*

Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*

Annexe 16 — *Protection de l'environnement*

Volume I — *Bruit des aéronefs*

Annexe 17 — *Sûreté*

Manuel des services d'aéroport (Doc 9137)

1^{re} Partie. — *Sauvetage et lutte contre l'incendie*

2^e Partie. — *État de la surface des chaussées*

3^e Partie. — *Lutte contre le risque aviaire*

5^e Partie. — *Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés*

6^e Partie. — *Réglementation des obstacles*

7^e Partie. — *Planification des mesures d'urgence aux aéroports*

8^e Partie. — *Exploitation*

9^e Partie. — *Maintenance*

Manuel sur les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface (SMGCS) (Doc 9476)

Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157)

1^{re} Partie. — *Pistes*

2^e Partie. — *Voies de circulation, aires de trafic et plates-formes d'attente de circulation*

3^e Partie. — *Chaussées*

4^e Partie. — *Aides visuelles*

Manuel de planification d'aéroport (Doc 9184)

1^{re} Partie. — *Planification générale*

2^e Partie. — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*

Manuel du système géodésique mondial — 1984 (WGS-84)
(Doc 9674)

AUTRES PUBLICATIONS

Civil Aviation Authority, Australia, *Applying for an Aerodrome Licence* (CAAP 89B-1 (0))

Civil Aviation Authority, Australia, *Safety Regulations of Aerodromes Used in Regular Public Transport: an Overview* (CAAP 89-1 (0))

Civil Aviation Authority, UK, *Licensing of Aerodromes*, Oct. 1990

Civil Aviation Department, Hong Kong, *Aerodrome Licensing Requirement Document*

Civil Aviation Safety Authority, Australia, *Manual of Aerodrome Procedures*

Commonwealth of Australia, *Civil Aviation Regulations*, 1988 — Amendment No 1 — December 1998, Part 1X A — *Aerodromes*, Reproduced by Civil Aviation Authority Australia

Transports Canada, Aviation, *Règlement de l'aviation canadien* (Partie III — Aérodromes et aéroports, Sous-Partie 2 — Aéroports)

Transports Canada, Aviation, *Procédures de certification des aérodromes à titre d'aéroports*, 2^e édition, mars 1991

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Airport Certification Program Handbook*, October 7, 1994

U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration, *Federal Aviation Regulations — Part 139 — Certification and Operations: Land Airport Serving Certain Air Carriers*, November 1996

— FIN —

© OACI 2001
10/01, F/P1/600

N° de commande 9774
Imprimé à l'OACI