



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

DIX-SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE PLANIFICATION
ET DE MISE EN ŒUVRE DE LA REGION AFI (APIRG/17)
(Burkina Faso, 2-6 Août 2010)

Point 3 de l'ordre du jour : Questions relatives à la planification et à la mise en œuvre dans la
Région Afrique et Océan Indien (AFI)

3.2 Exploitation des aéroports (AOP)

ETAT DE MISE EN ŒUVRE DES EXIGENCES DE L'ANNEXE 14,
VOLUME I RELATIVES A LA CERTIFICATION DES AERODROMES

(Note présentée par le Sénégal)

SOMMAIRE
Depuis décembre 2002, l'Etat du Sénégal n'a cessé de développer des dispositions réglementaires et de mener des actions de manière concertée avec les exploitants d'aéroport pour la mise en œuvre de la certification des aéroports.
La présente note de travail relate les actions entreprises dans le cadre de la certification des aéroports ainsi que les problèmes de sa mise en œuvre auxquels les acteurs concernés sont confrontés.
La suite à donner par la réunion se trouve au paragraphe 3
Références : <ul style="list-style-type: none">- <i>Convention de Chicago</i>- Annexe 14 vol1- Rapport de la réunion APIRG/16- Rapport de la réunion AOP/
Objectifs stratégiques de l'OACI : A, D

1. INTRODUCTION

1.1 L'article 15 de la convention relative à l'aviation civile internationale (*Convention de Chicago*) dispose que tout aéroport relevant d'un Etat contractant et ouvert aux avions de cet Etat aux fins d'usage public est aussi ouvert dans des conditions uniformes aux avions de tous les autres Etats contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les avions de chaque Etat contractant, de toutes installations et tous services d'aéroports, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

1.2 De plus, les articles 28 et 37 de la même convention obligent chaque Etat à fournir sur son territoire des aéroports et d'autres installations et services de navigation aérienne conformément aux normes élaborées par l'OACI. L'annexe 14 à la *Convention de Chicago* contient des normes relatives à la prestation des services d'aérodrome. Il incombe à chaque Etat la responsabilité d'assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité des aéroports sous sa juridiction.

1.3 Il est donc essentiel que l'Etat conserve sa responsabilité de supervision lorsque l'exploitation d'aérodrome est déléguée à un prestataire de services, et qu'il veille à ce que ledit prestataire se conforme aux règlements nationaux applicables ainsi qu'aux normes pertinentes de l'OACI.

2. DISCUSSION : ETAT DE MISE EN ŒUVRE DE LA CERTIFICATION DES AERODROMES DU SENEGAL

2.1 Organisation de l'Etat en matière de certification des aéroports

2.1.1 Conformément aux dispositions de l'OACI, l'Etat du Sénégal a mis en place une entité de supervision de la sécurité distincte des entités opératrices 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 supervision de la sécurité des aéroports.

2.1.2 En effet, la loi N°2002-31 du 24 décembre 2002 portant code de l'aviation civile, en son article premier, a créé l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Sénégal (ANACS), une structure dotée d'une autonomie de gestion et dont les règles d'organisation et de fonctionnement sont fixées par le décret N°2003-304 du 28 mai 2003.

2.1.3 La certification des aéroports est prise en compte par le système de supervision de la sécurité de l'aviation civile au Sénégal :

(1)- le cadre législatif et réglementaire : le code de l'aviation civile est en cohérence avec les textes internationaux et d'intégration régionale ; les règlements techniques sont en conformité avec les dispositions de l'annexe 14 et des documents pertinents de l'OACI ;

(2)- le cadre organisationnel est apte à répondre aux exigences du transport aérien moderne et à aider à la supervision impartiale des activités du secteur sénégalais de l'aéronautique civile. A ce titre, la Direction de la Navigation Aérienne et des Aéroports (DNAA) au niveau de l'ANACS dont l'organisation, définie par la décision N°01518/MTTTA/ANACS/DTNA du 16 novembre 2007, comporte entre autres un **Département des Normes et de la Sécurité des Aéroports (DNSA)** qui, conformément à l'appendice 5 du manuel de certification des aéroports (Doc 9774), est chargé de l'élaboration des textes

relatifs aux aérodromes et de la mise en œuvre effective des dispositions en matière de certification des aérodromes au Sénégal ;

(3)- les compétences techniques et managériales constituées de moyens humains, techniques, financiers, juridiques, etc.....

2.2 Actions réalisées

2.2.1 Réglementation pour la certification des aérodromes

2.2.1.1 Elle s’articule autour d’une loi et d’un ensemble de textes nationaux qui concourent à la mise en œuvre de la certification des aérodromes du Sénégal. Il s’agit :

- La Loi N 2002-31 du 12 décembre 2002 portant code de l’aviation civile dont **l’article 10, paragraphe 2** stipule que « l’Agence Nationale de l’Aviation Civile du Sénégal est habilitée à délivrer des certificats d’aérodrome, à les suspendre ou les retirer » ;
- Le Règlement Aéronautique du Sénégal (RAS) N°7 : Certification des Aérodromes dont la première partie contient les dispositions relatives à la certification des aérodromes telles que les procédures, processus, règlement type pour la certification des aérodromes ; tandis que la deuxième partie « Conception et exploitation techniques des aérodromes » traite des normes et pratiques recommandées en matière de certification des aérodromes.
- Le Décret N°2005-971, portant réglementation de la sécurité aérienne dont **l’article 12** stipule que les dispositions relatives à la certification des aérodromes du Sénégal ouverts à la circulation aérienne publique sont fixées par arrêté du Ministre chargé des Transports Aériens.
- La Décision N°00670 /MTTA/ANACS/DG/DTNA du 21 avril 2006 relative à la procédure de certification des aérodromes du Sénégal.
- La Décision N°00225/MTTA/ANACS/DG/DTNA du 10 février 2006 fixant les règles de mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SMS) par les exploitants d’aéronefs, les organismes de maintenance, les prestataires de services de la circulation aérienne, les prestataires de services d’assistance en escale, les exploitants d’aérodromes, les sociétés d’avitaillement en carburant et les autres fournisseurs de service d’aérodrome.

2.2.2 Rencontres avec les Exploitants

2.2.2.1 Dans le cadre de la mise en œuvre de la certification des aérodromes du Sénégal, les parties concernées (Régulateur, Exploitants) se réunissent régulièrement et

participent ensemble à tous les séminaires et formations sur la certification. La dernière réunion en date du 25 mai 2010 a permis la mise en place d'une Task Force conformément à la conclusion 16/11 de la réunion APIRG 16, tenue à Rubavu, au Rwanda, du 19 au 23 novembre 2007, qui stipule que :

« les Administrations d'Aviation Civile, qui ne l'ont pas encore fait, envisagent l'établissement d'un cadre de consultation avec leurs exploitants d'aéroport en vue d'élaborer un plan d'action réaliste pour la mise en œuvre des exigences de certification des aérodromes sur la base d'une analyse d'écart ».

L'objectif principal de cette équipe de travail est la coordination diligente des actions à mener, du côté des deux parties prenantes (régulateur/exploitant d'aérodrome). Elle est également chargée d'évaluer les acquis (les actions déjà réalisées par le régulateur et l'exploitant d'aérodrome) et de booster les deux parties à réaliser les actions en cours et celles à entreprendre dans le cadre de la certification des aérodromes soumis à l'obligation de certification, en particulier l'aérodrome de Dakar.

2.3 Spécificités de l'organisation du système de l'aviation civile au Sénégal

2.3.1 Trois (03) entités aéronautiques indépendantes que sont l'Agence Nationale de l'Aviation civile du Sénégal (ANACS/**le régulateur**), l'Agence des Aéroports du Sénégal (ADS/**l'exploitant d'aérodrome**) et l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA/**le fournisseur de services ATS**) interviennent dans le processus de certification des aérodromes. En vertu de la Convention de Dakar relative à l'ASECNA, le Service de Sauvetage et de Lutte contre l'Incendie (SSLI), le Risque Aviaire, la Gestion des aires de mouvement, le Service de l'Information Aéronautique, les aides à l'atterrissage, le balisage électrique de la piste et de la voie de circulation principale (Taxiway Sierra), la météo aéronautique sont confiés à l'ASECNA pour l'exploitation de l'Aéroport International Léopold Sédar SENGHOR (AILSS). L'ASECNA fournit également le service de l'information aéronautique pour l'exploitation des aéroports et aérodromes régionaux du Sénégal. Etant donné que les services ci-dessus cités doivent figurer dans le manuel d'aérodrome de l'exploitant d'aérodrome qui est soumis à l'acceptation et à l'approbation de l'ANACS, l'ASECNA aura à s'impliquer et à s'engager dans l'élaboration du manuel d'aérodrome et de la demande de certification de l'aéroport de Dakar.

2.4 Echanges d'expériences et création d'une TF dans le sous-groupe AOP

2.4.1 La conclusion 16/11 a) de la réunion d'APIRG/16 encourage les Etats à échanger leurs expériences dans l'application des exigences de certification des aérodromes. Dans le cadre d'échanges d'expériences en matière de certification des aérodromes, la création d'une Task Force dans le sous-groupe AOP pourrait faciliter la coordination et la mise œuvre de la certification des aérodromes dans la région AFI.

**PROJET DE CONCLUSION : CREATION D'UNE TASK FORCE POUR PRENDRE
EN CHARGE LES QUESTIONS RELATIVES A LA
CERTIFICATION DES AERODROMES AU SEIN DU
SOUS-GROUPE AOP**

Il est créé une Task Force Certification des aérodromes au sein du sous-groupe AOP, pour prendre en charge les questions relatives à la certification des aérodromes, notamment l'élaboration de procédures ou guides pour la certification des aérodromes, le renforcement de la coopération entre les Etats, l'élaboration de règlement-type, la formation des inspecteurs d'aérodromes, etc.

3. SUITE À DONNER PAR LA REUNION D'APIRG

3.1 La réunion est invitée à :

- a) noter les informations présentées dans ce document ;
- b) proposer des solutions aux problèmes que rencontrent les Etats de la région AFI pour la mise en œuvre de la certification des aérodromes ; et
- c) soutenir la proposition de conclusion contenue dans le paragraphe ci-dessus.

- FIN -