



ICAO DAKAR UNITING AVIATION

NO COUNTRY
LEFT BEHIND



Cadre réglementaire et organisationnel pour la certification des aérodomes- AAC

Prisca Nkolo

Expert Régional AGA/OACI
Bureau Afrique occidentale et centrale

Hybride / 23-27 octobre 2023



SOMMAIRE

Rôles de l'OACI et des États

Cadre réglementaire pour la certification des aéroports

Cadre organisationnel



Rôles de l'OACI et des États:

OACI

- ✓ Élabore les principes et techniques à adopter dans les Annexes.
- ✓ Approuve les plans régionaux de navigation aérienne.

États

- ✓ Intègrent dans la réglementation nationale et mettent en oeuvre les SARPs des Annexes.
- ✓ S'acquittent de leur responsabilité en matière de supervision de la sécurité en mettant en oeuvre les huit éléments cruciaux.
- ✓ Mettent en place l'infrastructure de l'aviation selon les plans régionaux.



Annexe 14, Vol I

Exigence sur la certification

1.4 - Certification des aérodrodromes

1.4.1. Les États certifieront les aérodrodromes utilisés pour les vols internationaux en tenant compte des spécifications de la présente Annexe et des autres spécifications pertinentes de l'OACI, et au moyen d'un cadre réglementaire approprié.



OACI

Normes et pratiques
recommandées internationales

Annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Aérodrodromes

Volume I
Conception et exploitation technique des aérodrodromes
Huitième édition, juillet 2018



La présente édition annule et remplace, à partir du 8 novembre 2018, les éditions antérieures de l'Annexe 14, Volume I.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent au Chapitre 1, section 1.2, et à l'Avant-propos.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



Annexe 14, Vol I

1.4 - Certification des aérodrodromes

Note: Le moyen le plus efficace et le plus transparent de veiller au respect des spécifications applicables est une **entité de supervision de la sécurité distincte et un mécanisme de supervision de la sécurité bien défini appuyés par une législation appropriée** qui permet de mener à bien la fonction de réglementation de la sécurité des aérodrodromes.





Annexe 14, Vol I

1.4 - Certification des aérodrômes

Note(suite): La délivrance d'une certification à un aérodrôme signifie pour les exploitants d'aéronefs et les autres organisations qui utilisent cet aérodrôme qu'au moment de la certification il répondait aux spécifications concernant les installations et l'exploitation technique et que, selon l'autorité de certification, il est capable de continuer à y répondre pendant la période de validité du certificat.



Annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale

Aérodrômes

Volume I

Conception et exploitation technique des aérodrômes

Huitième édition, juillet 2018



La présente édition annule et remplace, à partir du 8 novembre 2018, les éditions antérieures de l'Annexe 14, Volume I.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent au Chapitre 1, section 1.2, et à l'Avant-propos.

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



Supervision de la sécurité

- ✓ *Fonction exécutée par l'État pour s'assurer que les personnes et les organisations qui exercent une activité aéronautique respectent les lois et les règlements nationaux concernant la sécurité.*

La supervision de la sécurité relève de la compétence de l'État.



Supervision de la sécurité

□ Article 37 de la Convention de Chicago :

- ✓ Souligne la responsabilité de l'État relativement à l'uniformisation des règlements, normes , procédures et organisation relatifs à tous les domaines pour lesquels une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.
- ✓ Cette uniformité résultera de l'intégration des SARP adoptées et amendées par l'OACI dans les cadres juridiques nationaux et les pratiques des États contractants et par leur application en temps opportun, afin d'assurer la sécurité, la régularité et l'efficacité des vols dans le monde.
- ✓ Domaine des aérodromes : Annexes 14 & 19 à la Convention de Chicago.



Supervision de la sécurité

□ Article 12 de la Convention de Chicago :

- ✓ Exige des États qu'ils mettent en application et fassent appliquer les SARP qui figurent dans les Annexes à la Convention
- ✓ Cette exigence comprend l'engagement de l'État à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.
- ✓ Domaine des aérodromes : Annexes 14 & 19 à la Convention de Chicago.



Supervision de la sécurité

□ Article 38 de la Convention de Chicago :

- ✓ Exige des États qu'ils notifient immédiatement les différences entre les pratiques nationales et celles établies par la norme internationale à l'OACI .
- ✓ La notification se fait par le biais du système électronique de notification des différences de l'OACI (EFOD)
- ✓ Domaine des aérodomes : Annexes 14 & 19 à la Convention de Chicago



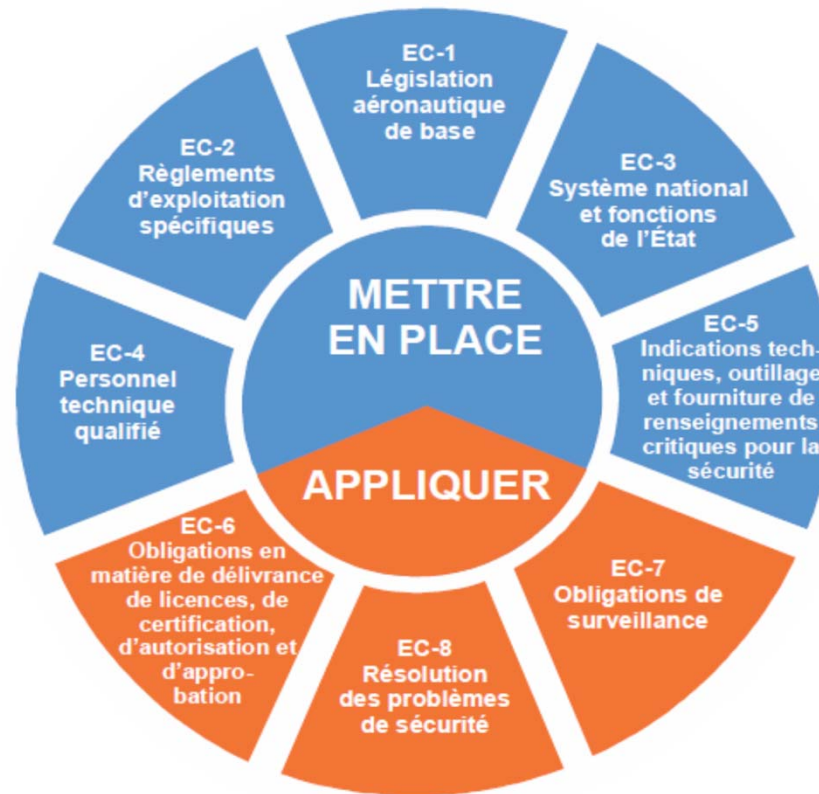
Supervision de la sécurité

Un système efficace de supervision de la sécurité se caractérise par :

- ✓ *la promulgation et l'amendement en temps opportun d'une législation nationale ainsi que d'orientations à l'intention de l'industrie*
- ✓ *la mise en œuvre effective de la législation nationale par les prestataires de services qui sont vérifiés par l'État de manière continue et systématique ;*
- ✓ *une répartition bien équilibrée des responsabilités entre l'État et l'industrie en matière de sécurité de l'aviation civile ;*
- ✓ *l'allocation continue des ressources financières et humaines nécessaires pour que les autorités de l'État s'acquittent effectivement de leurs responsabilités, fonctions et activités ;*
- ✓ *le maintien de relations harmonieuses, y compris la communication et la consultation entre l'État et l'industrie de l'aviation civile.*

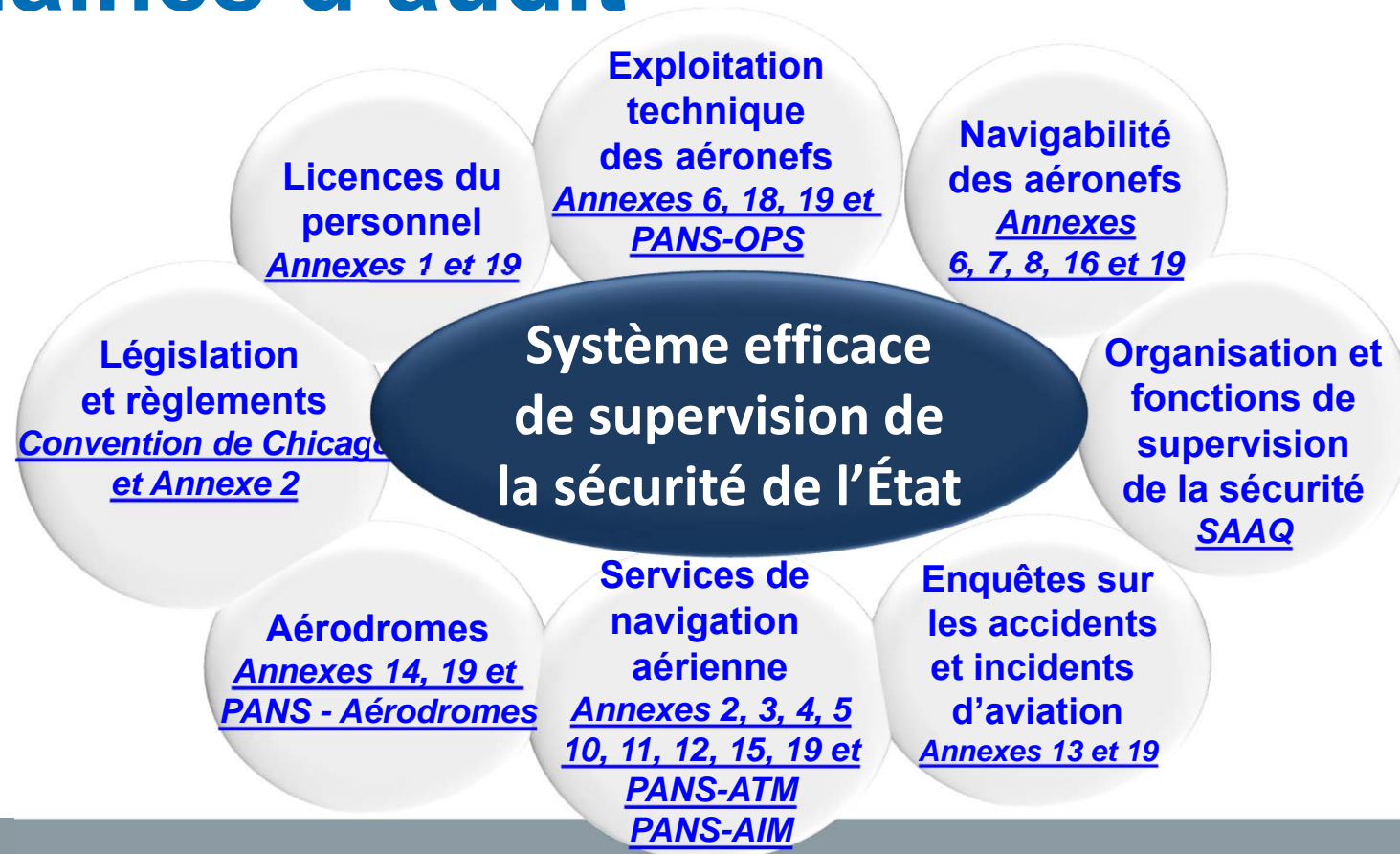


Éléments cruciaux





Domaines d'audit





Cadre réglementaire

OACI

- ✓ Convention de Chicago
- ✓ Annexes (19 au total)
- ✓ PANS (ATM, OPS, AGA, AIM)
- ✓ Manuels
- ✓ Guides techniques
- ✓ Circulaires

États

- ✓ Constitution
- ✓ Législation primaire
- ✓ Règlements
- ✓ Procédures
- ✓ Manuels
- ✓ Directives
- ✓ Circulaires



Législation

- ✓ **Législation.** Terme générique qui comprend la législation aéronautique de base et les règlements d'exploitation spécifiques, définis respectivement dans les Éléments cruciaux 1 et 2 d'un système national de supervision de la sécurité.
- ✓ Couvre les lois et règlements promulgués par l'État pour régir les activités relatives aux aérodomes.



Législation

❑ Législation aéronautique de base- EC1:

- ✓ Promulgation d'une loi complète et efficace sur l'aviation, proportionnelle à la taille et à la complexité des activités aéronautiques de l'État et conforme aux exigences de la Convention de Chicago.
- ✓ Consiste en un cadre législatif national communément appelé « code de l'aviation civile » ou « loi sur l'aviation civile », qui est applicable à toutes les personnes et à tous les organismes qui sont assujettis aux lois de l'État concerné.



Législation

❑ Règlements d'exploitation spécifiques – EC2:

- ✓ Promulgation de règlements qui répondent, au minimum, aux exigences nationales issues de la législation aéronautique de base, concernant des procédures d'exploitation, produits, services, équipements et infrastructures normalisés conformes aux Annexes à la Convention relative à l'aviation civile
- ✓ devraient être complets, clairs, uniformes et à jour et en conformité avec les Annexes à la Convention de Chicago.



Législation

❑ Règlements d'exploitation spécifiques – EC2:

- ✓ Les Annexes contiennent des SARP qui ont été convenues par les États contractants.
- ✓ Les SARP sont conçues pour déterminer les conditions minimales nécessaires et souhaitables que tous les États contractants doivent remplir, quelles que soient l'ampleur et la complexité de leurs activités d'aviation civile.



Législation

❑ Règlements d'exploitation spécifiques – EC2:

- ✓ **Norme.** Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire aux termes de l'article 38 de la Convention.



Législation

❑ Règlements d'exploitation spécifiques – EC2:

- ✓ **Pratique recommandée.** Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention.



Législation

- ✓ ***L'État doit:***
 - Elaborer et mettre en œuvre les procédures d'amendements des règlements
 - Notifier à l'OACI les différences entre les Annexes 14 et 19 et les règlements nationaux et publier les différences significatives dans l'AIP de l'État



Législation

- Peut faire partie du Code de l'aviation civile ou inclus dans une ou plusieurs lois spécifiques;
- Doit être signée, datée, à jour et promulguée;
- Doit contenir des dispositions pour permettre à l'État de réglementer et de superviser les activités des aéroports y compris l'établissement de servitudes aéronautiques ;
- Doit clairement définir l'Autorité chargée de réglementer et de superviser les aéroports y compris la certification;
- Doit inclure la délégation de pouvoir/d'autorité aux inspecteurs d'aéroport, y compris la délivrance de titres pour un accès illimité aux installations, équipements et à tous les documents relatifs aux aéroports;
- Doit contenir des dispositions sur les mesures à prendre en cas de violation de la législation ou des règlements relatifs aux aéroports;



Législation

- ❑ Doit comporter des dispositions pour traiter la question des obstacles, l'équipement et les activités touchant à l'espace aérien navigable. Ces dispositions devraient, en particulier, exiger des personnes et des organismes qu'ils informent l'AAC et demandent son approbation :
 - a) lorsqu'ils proposent la construction ou des modifications d'une structure, d'un feu ou d'un équipement qui pourrait représenter un danger dans l'espace aérien navigable ;
 - b) lorsqu'ils exécutent des activités qui pourraient causer un risque dans l'espace aérien navigable.

En outre, ces dispositions devraient permettre à l'AAC d'imposer des modifications ou l'élimination de la construction ou de l'activité afin de protéger l'espace aérien navigable.



Législation

- Doit assurer la transposition des dispositions des Annexes 14 et 19 dans le cadre juridique national;
- Doit être promulgué par l'autorité habilitée par la loi et dûment publié conformément aux processus / procédures et pratiques nationales;
- Doit aborder toutes les dispositions applicables de l'Annexe 14, en particulier les exigences relatives à la certification des aérodromes;
- Doit définir une politique claire pour l'application et la mise en œuvre des pratiques recommandées de l'OACI;
- Doit inclure un processus formel pour traiter les non-conformités, y compris les exemptions et leur notification ainsi que la mesures d'exécution des actions correctives.



Procédures, lignes directrices, outils

L'État doit :

- élaborer et publier des documents d'orientation technique pour les Experts techniques afin de:
 - ✓ Soutenir les activités de supervision de la sécurité
 - ✓ Aider les inspecteurs et autres personnels techniques
 - ✓ Assurer l'harmonisation, la documentation et la traçabilité des travaux effectués
- élaborer et publier des lignes directrices sur la mise en œuvre de la réglementation, des instructions et directives applicables.



Procédures, lignes directrices, outils

- Fournir le cadre et les outils de travail nécessaire au personnel technique:
 - ✓ bureaux,
 - ✓ ordinateurs,
 - ✓ matériel de bureautique,
 - ✓ internet,
 - ✓ moyens de déplacement,
 - ✓ outils de mesure,
 - ✓ Etc.



Cadre organisationnel

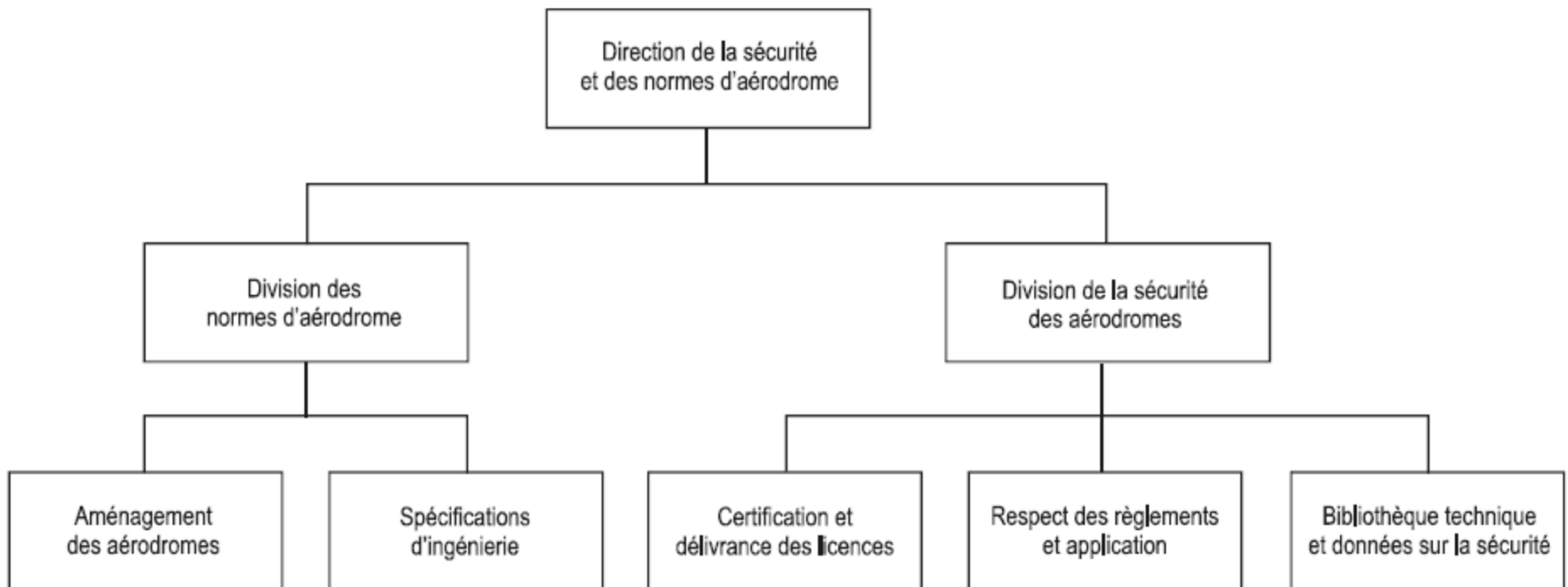
L'autorité de réglementation des aérodomes doit avoir:

- ✓ une structure organisationnelle approuvée
- ✓ des fonctions et responsabilités bien définies
- ✓ des critères minimaux de qualification et d'expérience pour le personnel technique
- ✓ une description complète des fonctions pour le personnel de réglementation et les inspecteurs couvrant toutes les fonctions et responsabilités de la Structure

Une structure en charge des normes et de la sécurité des Aérodomes (DNSA) doit être établie au sein de l'AAC .



Cadre organisationnel





Personnel technique

- ❑ **Ingénieurs civils ou électriques** ayant une expérience dans la conception, les opérations et la maintenance des aérodomes.

- ❑ Peuvent également être considérés, des personnes avec d'autres qualifications, expériences et connaissances propres à l'exercice des fonctions d'inspecteur d'aérodrome avec un minimum de formation en ingénierie de l'aérodrome et de l'expérience dans :
 - *la gestion aéroportuaire,*
 - *les opérations aériennes,*
 - *le contrôle de la circulation aérienne,*
 - *la sécurité incendie,*
 - *Autre domaine pertinent.*



Personnel technique

❑ Effectif – éléments à prendre en compte:

- tâches assignées et masse horaire de travail,
- nombre total d'aérodromes et nombre d'aérodromes certifiés,
- activités de surveillance,
- formations prévues
- Ateliers/formations à dispenser

❑ Politique, programme et plan de formation couvrant:

- la formation initiale,
- la formation en cours d'emploi,
- la formation continue et spécialisée,
- la tenue des dossiers.



ICAO DAKAR UNITING AVIATION

NO COUNTRY LEFT BEHIND



ICAO

North American
Central American
and Caribbean
(NACC) Office
Mexico City

South American
(SAM) Office
Lima

ICAO
Headquarters
Montréal

Western and
Central African
(WACAF) Office
Dakar

European and
North Atlantic
(EUR/NAT) Office
Paris

Middle East
(MID) Office
Cairo

Eastern and
Southern African
(ESAF) Office
Nairobi

Asia and Pacific
(APAC) Sub-office
Beijing

Asia and Pacific
(APAC) Office
Bangkok



THANK YOU