



Circulaire N° **000038** /CCAA/DG/DSA/SAE/af du **29 OCT 2015**
Relative au processus de certification d'aérodrome

INTRODUCTION

La présente circulaire a pour objet de décrire le processus de certification d'aérodrome conformément aux règlements en vigueur de l'aviation civile camerounaise.

I. REGLEMENTATION CONNEXE

La législation et la réglementation applicable sont :

i) Législation :

- Loi n°2013/0010 du 24 juillet 2013 portant régime de l'aviation civile au Cameroun ;
- Loi N° 92/12 du 05 août 1996 portant loi cadre relative à la gestion de l'environnement.

ii) Les règlements de l'aviation civile (RAC)

- Décret n°2003/2032/PM du 04 septembre 2003 portant condition de création d'ouverture, de classification, d'exploitation et de fermeture des aérodromes et servitudes aéronautiques
- Arrêté n°1545/MINT du 15 novembre 2006 fixant les conditions de certification d'aérodrome ;
- Arrêté n°1537/MINT du 15 novembre 2006 fixant les normes de conception, de construction et d'exploitation des hélistations ;
- Arrêté fixant les normes de conception, de construction et d'exploitation des aérodromes ;
- Instruction n°00110/CCAA/DG/DTA du 30 juillet 2003 relative aux manuels d'aérodrome ;
- Instruction n°000021/CCAA/DG/DSA/SAE du 10 octobre 2013 relative au manuel de sauvetage et lutte contre l'incendie de l'aéronef ;
- Instruction n° 0012/CCAA/DG/DSA/SAE du 26 février 2014 relative à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité par les exploitants d'aérodrome ;
- Guide technique N°00004/CCAA/DG/DSA/SAE du 16 janvier 2014 relatif à la planification des mesures d'urgence aux aéroports ;

- Guide technique N°00040/CCAA/DG/DSA/SAE du 06 décembre 2013 relatif à l'exécution des travaux sur les aérodromes ;
- Guide technique N°00041/CCAA/DG/DSA/SAE du 06 décembre 2013 relatif à l'élaboration d'une évaluation d'impact sur la sécurité aéroportuaire.

II. CONTEXE

Le processus de certification a pour but de donner aux usagers l'assurance que les exploitants potentiels des aérodromes comprennent bien leurs missions et sont capables de les exécuter. Quand il est achevé avec satisfaction, le processus de certification doit certifier que l'exploitant d'aérodrome est capable de se conformer aux règlements de l'aviation civile (RAC) à savoir établir et maintenir un niveau de sécurité acceptable au sein dudit aérodrome.

Le processus de certification englobe les activités décrites dans les 5 (cinq) phases ci-après. Chaque phase est décrite avec des détails suffisants pour fournir une compréhension générale du processus complet de certification :

- Phase 1 Demande préliminaire ou expression d'intérêt du postulant ;
- Phase 2 Demande formelle ;
- Phase 3 Evaluation des infrastructures, équipements et services ;
- Phase 4 Délivrance ou non du certificat d'aérodrome ;
- Phase 5 Publication du statut d'aérodrome certifié dans l'AIP.

III. PHASE 1 : DEMANDE PRELIMINAIRE OU EXPRESSION D'INTERET DU POSTULANT

Cette phase dite « **pré candidature** » permet au postulant de contacter l'Autorité Aéronautique et l'informer de son intention d'exploiter un aérodrome en déposant une demande préliminaire de certification d'aérodrome dans la forme prescrite par la CCAA.

III.1 **Composition de la demande préliminaire de certification d'aérodrome**

Le formulaire de demande préliminaire

Cette demande doit contenir des renseignements indispensables pour une évaluation préliminaire de la possibilité pour le postulant d'exploiter l'aérodrome envisagé. Elle doit comprendre :

- 1- La raison sociale et adresse du siège social du postulant ;
- 2- L'acte notarial de constitution de l'entreprise ;
- 3- La description sommaire de l'aérodrome ;
- 4- L'indication de la proximité de l'aérodrome par rapport à d'autres aérodromes et pistes d'atterrissage, y compris les aérodromes militaires ;

- 5- Les obstacles et le relief ;
- 6- Toute nécessité de restrictions opérationnelles ;
- 7- L'existence de restrictions ou d'espace aérien contrôlé ;
- 8- L'existence de procédures aux instruments ;
- 9- La description de l'organisation (organigramme) précisant le nom, les qualifications et l'expérience des principaux responsables ;
- 10- Les renseignements sur les ressources financières relatives à la gestion de l'aérodrome ;
- 11- La date à laquelle le postulant souhaite commencer à exploiter l'aérodrome ;
- 12- L'acte notarial de constitution de l'entreprise ;
- 13- L'enquête de moralité des différents responsables ;
- 13- étude d'impact environnemental.

Le dossier sus-évoqué est joint à une demande préliminaire dont le formulaire se trouve sur le site www.dasis.ccaa.aero .

Après réception de cette demande, l'Autorité Aéronautique établit si l'activité du postulant justifie la délivrance d'un certificat d'aérodrome.

III.2 Evaluation de la conformité de la demande préliminaire et son examen

L'évaluation de la conformité de la demande préliminaire consiste en une rencontre entre le postulant et les responsables de la direction chargée des aérodromes afin de déterminer si l'activité du postulant justifie la délivrance d'un certificat d'aérodrome.

Cette rencontre permet aussi au postulant d'apprécier les conditions et les exigences établies pour l'obtention d'un certificat d'aérodrome.

Au cours de cette rencontre, seules les informations de base et les exigences générales de certification seront discutées. Il s'agit des points suivants :

- a) Vérification des renseignements de la demande préliminaire de l'opérateur potentiel ;
- b) Evaluation de l'exploitation aérienne que doit mener l'exploitant pour 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 restriction ou d'espace aérien contrôlé, ainsi que l'existence de procédures aux instruments ;
- c) Evaluation de la nécessité s'il y a lieu d'obtenir des autorisations d'autres entités compétentes de l'Etat accompagnées des documents nécessaires tels que les études d'impact environnemental exécutées par le postulant conformément à la législation et réglementation en vigueur sur la protection de l'environnement ;

- d) Communication au postulant des règlements et des éventuelles exigences additionnelles ;
- e) Explication des exigences minimales pour la soumission de la demande formelle ;
- f) Communication du chronogramme des événements et du processus de certification ;
- g) Discussions du chronogramme des redevances si nécessaires ;
- h) Information sur la durée estimée du traitement du dossier à compter de la réception de la demande formelle ;
- i) Provision des formulaires pour la demande formelle au postulant.

III.3 Résultats de l'évaluation de la demande préliminaire

Si les résultats de cette évaluation sont concluants, le dossier de demande préliminaire est transmis au service des aérodromes pour son évaluation par la commission spéciale créée à cet effet et composée des représentants des administrations pouvant avoir un impact sur le processus de certification. Dès réception de l'avis favorable de ladite commission, le Directeur Général de l'Autorité Aéronautique invite par écrit le postulant à soumettre une demande formelle. Dans le cas contraire, il est informé des raisons qui obligent l'Autorité Aéronautique à suspendre le traitement de son dossier.

IV. PHASE 2 : DEMANDE FORMELLE

Il est recommandé que la demande formelle soit soumise au moins 180 jours avant le début planifié de l'exploitation.

La demande formelle doit être rédigée dans la forme et le fond prescrits par l'Autorité Aéronautique et contenir toutes les informations que cette dernière exige au postulant.

Elle est renseignée, signée par le postulant et renvoyée à l'Autorité Aéronautique.

Le formulaire de demande formelle se trouve en ligne sur le site www.dasis.ccaa.aero

IV.1 Evaluation de la conformité de la demande formelle

La conformité de la demande formelle sera évaluée par la structure en charge de la supervision de la sécurité des aérodromes.

A cet effet, elle doit contenir les renseignements indispensables pour une évaluation de la capacité du postulant à exploiter l'aérodrome envisagé.

IV.2 Composition de la demande formelle

Les documents suivants sont joints à la demande formelle :

- 1- Les dispositions spécifiques d'exploitation (DES) : ce document décrit les intentions du candidat en matière d'autorisations, limitations, dispositions et privilèges à l'exploitation ;
- 2- Les CV des principaux responsables ;
- 3- Le chronogramme des événements : ce document énumère le calendrier des activités, les programmes d'acquisition des équipements et des structures nécessaires pour l'inspection de l'Autorité Aéronautique avant la certification ;
- 4- Les documents financiers et comptables internes récents et, s'ils existent, les comptes certifiés de l'exercice financier précédent (la liste de ces documents est jointe en annexe) ;
- 5- Le plan de financement de l'entreprise portant sur au moins les deux premières années d'exploitation ;
- 6- Les dispositions prises pour la souscription des polices d'assurance couvrant la responsabilité civile ;
- 7- Deux(02) exemplaires manuels d'aérodrome ;
- 8- Le Plan de sûreté aéroportuaire de l'exploitant ;
- 9- Les documents d'achat du minimum des équipements nécessaires pour l'exploitation de l'aérodrome, baux, et/ou lettres d'intention : ces pièces jointes doivent donner la preuve que l'opérateur est engagé dans le processus d'acquisition active des structures, et services appropriés au type d'opération proposé.

Si les contrats formels ne sont pas achevés, les lettres ou d'autres documents indiquant des accords préliminaires ou intention, seront suffisant jusqu'à la date déterminée par l'Autorité Aéronautique.

10-la déclaration de conformité : elle doit contenir une liste complète de toute la RAC applicable à l'exploitation proposée.

IV.3 Evaluation de la demande formelle

Le Directeur en charge de la Sécurité Aérienne, sur proposition du responsable des aérodromes, soumettra à l'approbation du Directeur Général de l'Autorité Aéronautique, une décision constituant la composition de l'équipe chargée de la certification du postulant. Cette équipe devra comprendre :

- 1- Un chef de projet ;
- 2- Au moins un spécialiste en exploitation aéroportuaire ;
- 3- Au moins un spécialiste de la circulation aérienne et de la gestion de l'espace aérien ;
- 4- Au moins un spécialiste des services de sauvetage et lutte contre incendie ;
- 5- Au moins un spécialiste des aides visuelles et d'électricité d'aérodrome ;
- 6- Au moins un spécialiste de la sûreté aéroportuaire ;
- 7- Au moins un spécialiste en ingénierie d'aérodrome.

Dès que cette équipe est désignée, le chef de projet élabore un chronogramme de traitement du dossier et programme une réunion d'évaluation de la demande formelle avec le postulant et les membres de l'équipe de certification.

L'évaluation de la demande formelle par l'équipe de certification permet à l'Autorité Aéronautique de se faire une opinion générale sur l'envergure de l'exploitation proposée et sur l'aptitude que semble présenter le postulant à cet égard.

Le but de cette évaluation est de s'assurer de la compétence du postulant avant la phase de l'inspection opérationnelle.

Elle consiste à :

- Evaluer l'exploitation aérienne si celle-ci n'a pas été effectuée lors de la phase d'évaluation préliminaire. En cas de dérogation à une norme ou à une pratique, cette évaluation devra comprendre une étude aéronautique ;
- Evaluer le manuel d'aérodrome.

Il est recommandé que la direction et le personnel clés du postulant assistent à cette réunion et soient préparés à discuter en termes généraux les bilans et les aspects spécifiques de l'exploitation proposée.

Beaucoup de problèmes peuvent être évités en discutant tous les aspects de l'exploitation proposée et les exigences spécifiques que doit remplir l'exploitant d'aérodrome pour être certifié.

Au cours de cette rencontre, les points suivants sont examinés.

- a) Les ressources financières du postulant,
- b) Le chronogramme des événements,
- c) La déclaration initiale de conformité,
- d) La documentation,
- e) Le manuel d'aérodrome,
- f) Le plan de sûreté aéroportuaire de l'exploitant,
- g) La structure organisationnelle et cv des principaux cadres,
- h) La politique d'assurance qualité.

Si cette demande est complète, l'équipe de certification aura à procéder à l'évaluation :

- 1) Des capacités financières de l'exploitant ;
- 2) Des conditions économiques et juridiques de l'exploitant ; et
- 3) Des documents réglementaires.

Dans le cas contraire, les documents transmis à l'Autorité Aéronautique sont retournés à l'expéditeur pour correction. Le processus de certification est suspendu et ne reprendra que si lesdites mesures correctives ont été jugées acceptables par l'équipe de certification.

Il est indispensable d'établir de bonnes relations de travail et de compréhension entre l'Autorité Aéronautique et les représentants du postulant.

Evaluation de la documentation

L'évaluation de la documentation consiste à :

- 1) Evaluer l'organisation de la structure afin de se rassurer que le personnel possède les compétences et l'expérience nécessaires pour exploiter l'aérodrome et en assurer la maintenance comme il convient ;
- 2) Vérifier la régularité de la documentation en vue de son acceptation ou son approbation selon les exigences réglementaires ; et
- 3) Evaluer le système de gestion de la sécurité pour s'assurer que celui-ci est acceptable.

Elle entraîne éventuellement:

- a) La révision des documents ;
- b) La révision du chronogramme des événements ;
- c) La révision du planning de certification.

Si le résultat de cette évaluation n'est pas satisfaisant, des informations complémentaires seront demandées au postulant qui se doit de les fournir.

V. PHASE 3: EVALUATION DES INFRASTRUCTURES, EQUIPEMENTS ET SERVICES

L'inspection/audit opérationnelle des infrastructures, équipements et services du postulant est subordonnée à l'acceptation de la documentation et à la compatibilité des moyens financiers et humains avec le type d'exploitation proposée.

Le but ici est d'établir l'adéquation entre la documentation acceptée en phase deux et la conception, construction et exploitation de l'aérodrome.

La réglementation exige que l'exploitant d'aérodrome démontre sa capacité à se conformer aux règlements et pratiques d'exploitation en toute sécurité avant l'obtention du certificat.

Ces démonstrations comprennent l'exécution réelle des opérations en présence des inspecteurs de l'Autorité Aéronautique.

Lors de ces démonstrations les inspecteurs de l'Autorité Aéronautique évaluent l'efficacité des politiques, méthodes, procédures et instructions telles que décrites dans les manuels et autres documents de l'exploitant ou des sous-traitants.

Les auditeurs doivent toujours s'assurer qu'ils sont accompagnés à chaque étape de cette évaluation par des membres techniques faisant partie de l'encadrement supérieur de l'organisation du postulant. Le but de l'accompagnement est de s'assurer que le postulant est informé en temps réel des éventuelles non conformités constatées.

Les résultats de l'inspection/audit sont transmis au postulant pour élaboration et mise en œuvre d'un plan d'actions correctrices.

L'évaluation des infrastructures, équipements et services doit comprendre :

- 1. Une vérification sur le site des renseignements d'aérodrome ;**
- 2. La vérification des installations et équipements d'aérodromes notamment sur :**

- i. Les dimensions et l'état de la surface des pistes, accotement de pistes, bandes de pistes, aires de sécurité d'extrémité de piste, prolongements d'arrêts, prolongements dégagés, voies de circulation, accotements de voies de circulation, bandes de voies de circulation, aires de trafic ;
- ii. La présence d'obstacles dans les surfaces de limitation d'obstacles sur l'aérodrome et à ses abords ;
- iii. Les feux aéronautiques au sol ci-après y compris leurs dossiers de vérification en vol : balisage lumineux de piste et de voie de circulation, feux d'approche, dispositif PAPI, éclairage par projecteurs des aires de trafic, balisage lumineux des obstacles, systèmes de guidage visuel pour l'accostage ;
- iv. Les sources d'alimentation électrique auxiliaire ;
- v. Les indicateurs de direction du vent ;
- vi. L'éclairage du ou des indicateurs de direction du vent ;
- vii. Les marques et balises d'aérodrome ;
- viii. Les panneaux de signalisation dans les aires de mouvement ;
- ix. Les points d'arrimage pour les aéronefs ;
- x. Les points de mise à la terre ;
- xi. Le matériel et installation de sauvetage et lutte contre l'incendie des aéronefs ;
- xii. Le matériel d'entretien de l'aérodrome en particulier pour la maintenance des installations cotées piste y compris la mesure des caractéristiques de frottement des surface de piste ;
- xiii. La balayeuse de piste ;

- xiv. Les équipements d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés ;
 - xv. Les procédures et matériel de protection contre les incursions d'animaux ;
 - xvi. Radios bidirectionnelles installées à bord des véhicules pour être utilisées par l'exploitant d'aérodrome sur l'aire de mouvement ;
 - xvii. Les installations d'avitaillement carburant
- 3. Une évaluation du système de gestion de la sécurité afin que ce système puisse assurer le respect de toutes les exigences en matière de sécurité et améliorer constamment les performances dans ce domaine.**

VI. PHASE 4 : DELIVRANCE OU NON DU CERTIFICAT D'AERODROME

a) Délivrance du certificat d'aérodrome

Si le niveau de sécurité est jugé acceptable au sein de l'aérodrome à la suite des inspections/audits, sur proposition de l'équipe de certification, un certificat d'aérodrome sera délivré au postulant.

Le certificat comportera les conditions relatives au type d'utilisation de l'aérodrome ainsi que d'autres précisions jugées pertinentes.

b) Refus de délivrance du certificat d'aérodrome

Le certificat d'aérodrome sera refusé au postulant sur proposition de l'équipe de certification dans le cas où il a été démontré à la suite des inspections/audits que ce dernier n'est pas capable d'établir et maintenir un niveau de sécurité acceptable au sein de l'aérodrome.

Le refus de délivrer le certificat d'aérodrome par la CCAA peut se fonder sur une ou plusieurs des constatations ci-après :

- i. L'inspection des infrastructures et équipements d'aérodromes a révélé qu'ils n'assurent pas de façon satisfaisante la sécurité des opérations aériennes ;
- ii. L'évaluation des procédures d'exploitation a révélé qu'elles n'assurent pas de façon satisfaisant la sécurité des opérations aériennes ;
- iii. L'évaluation du manuel d'aérodrome a révélé qu'il ne contient pas des précisions prévues dans la réglementation et les éléments indicatifs associés ;
- iv. 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 conformément aux dispositions réglementaires et éléments indicatifs associés.

c) Délivrance du certificat d'aérodrome

Si, le niveau de sécurité est jugé acceptable au sein de l'aérodrome à la suite des inspections/audits, sur proposition de l'équipe de certification, un certificat d'aérodrome sera délivré au postulant.

Le certificat comportera les conditions relatives au type d'utilisation de l'aérodrome ainsi que d'autres précisions jugées pertinentes.

d) Certificat d'aérodrome provisoire

Si l'intérêt public l'exige, la CCAA peut délivrer au postulant un certificat d'aérodrome provisoire qui l'autorise à exploiter l'aérodrome après s'être rassuré qu'un certificat d'aérodrome relatif à l'aérodrome en question sera délivré au postulant aussitôt après achèvement de la procédure de certification.

VII. PHASE 5 : PUBLICATION DU STATUT D'AERODROME CERTIFIE

Aussitôt que le processus de certification est accompli avec satisfaction, les renseignements concernant l'aérodrome sont communiqués à l'informateur national pour publication dans l'AIP.

VIII. TRANSFERT DU CERTIFICAT D'AERODROME

Le transfert du certificat d'aérodrome peut être requis lorsque le titre de propriété et l'exploitation d'un aérodrome sont transférées d'un exploitant à l'autre. 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 régionale ou municipale. Il peut aussi faire suite à la privatisation d'aérodrome ou à sa constitution en société.

La CCAA n'autorisera un tel transfert qu'après s'être 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 de l'aérodrome. Cela implique que les infrastructures, équipements et services doivent demeurer substantiellement inchangés ; le personnel clé de l'exploitation et de maintenance doit rester en place ou être remplacé par un personnel possédant des qualifications, une expérience ou un niveau de compétence équivalent ; le système de gestion de la sécurité doit rester en vigueur et enfin les procédures figurant dans le manuel doivent rester substantiellement inchangées.

Le transfert peut être refusé si la CCAA n'est pas convaincue que le cessionnaire proposé sera en mesure d'exploiter l'aérodrome et d'assurer l'entretien qu'il convient ou si des changements significatifs dans les aspects

opérationnels de l'aérodrome en résulteront ou seront apportés par le cessionnaire (par 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 par la CCAA ; nouveaux arrangements de dotation en personnel insuffisant ou inadéquats, ou encore révision significative du manuel d'aérodrome).

Si la CCAA décide de refuser son consentement, elle en avise par écrit le cessionnaire prévu dans un délai de 15 jours en indiquant les raisons du refus.

IX. SURVEILLANCE CONTINUE DES AERODROMES

1. Généralités

Le titulaire du certificat est responsable de la conformité continue de l'aérodrome aux règlements, autorisations et dispositions spécifiques d'exploitation en vigueur au Cameroun.

Lorsque l'exploitation du titulaire d'un certificat change, les dispositions d'exploitation seront amendées en conséquence. Le processus d'amendement des dispositions spécifiques d'exploitation est semblable au processus de certification. Dans certains cas, le processus peut être moins complexe selon l'objet de l'amendement.

L'Autorité Aéronautique est responsable de la conduite périodique d'inspection de l'exploitant du titulaire d'un certificat pour assurer une conformité continue avec les règlements de l'aviation civile du Cameroun et les pratiques d'exploitation sécurisées.

La surveillance continue par l'Autorité Aéronautique des aérodromes certifiés fait partie du système de certification. Elle permet à l'Autorité Aéronautique de s'assurer que les activités de l'exploitant d'aérodrome se déroulent conformément aux manuels déposées et approuvés.

Un programme annuel de surveillance est élaboré et mis en œuvre par l'Autorité Aéronautique. Ce programme est conçu en coopération avec les exploitants d'aérodrome. L'Autorité Aéronautique peut envisager des inspections non programmées.

2. Renouvellement du certificat d'aérodrome

La validité du certificat d'aérodrome est de deux ans et est spécifié sur le certificat. L'exploitant qui en est titulaire, doit solliciter son renouvellement dans un délai de deux (2) mois avant son expiration.

Le renouvellement d'un certificat d'aérodrome suit la même procédure que la certification. La base réglementaire est celle en vigueur au moment du renouvellement.

3. Amendement d'un certificat d'aérodrome

La CCAA peut amender un certificat d'aérodrome si :

- Une modification intervient dans le titre de propriété ou la gestion de l'aérodrome ;
- Une modification intervient dans l'utilisation ou l'exploitation de l'aérodrome ;
- Une modification intervient dans les limites de l'aérodrome ;
- Le titulaire du certificat demande un amendement.

Pour se faire, l'exploitant d'aérodrome adresse une demande d'amendement sous forme de notification à la CCAA. Ladite demande est analysée par les inspecteurs de la CCAA qui donnent leur avis motivé sur l'amendement ou non du certificat d'aérodrome.

4. Limitation- suspension – retrait du certificat d'aérodrome

Deux cas de suspension ou de retrait du certificat d'aérodrome sont à distinguer selon l'origine de la demande :

- a) La demande émane de l'exploitant ;
- b) La proposition est faite par les inspecteurs chargés de la surveillance de l'exploitant.

✓ Demande de suspension ou de retrait présenté par l'exploitant

Pour diverses raisons, un exploitant peut être amené à demander lui-même la suspension voire le retrait du certificat d'aérodrome .Il le fait alors par courrier signé par le principal responsable adressé à l'Autorité Aéronautique.

La CCAA répond à l'exploitant par lettre en indiquant la date de la suspension ou du retrait définitif.

✓ Demande de suspension ou de retrait faite par un inspecteur

Si, dans le cadre des inspections de surveillance continue, il est démontré par les inspecteurs de l'Autorité Aéronautique que l'exploitant n'est plus en mesure de maintenir un niveau de sécurité acceptable au sein de la plateforme, le certificat est alors retiré ou suspendu jusqu'à la mise en œuvre satisfaisante d'un plan d'actions correctrices.

X. DISPOSITIONS FINALES

Cette circulaire abroge toute disposition contraire ainsi que la circulaire N°0011/CCAA/DG/DTA du 30 juillet 2003 relative aux procédures de certification d'aérodrome.

Fait à Yaoundé le **29 OCT 2015**


The stamp is circular with the text "REPUBLIQUE DU CAMEROUN" and "REPUBLIC OF CAMEROON" at the top, and "CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY" and "AUTORITE AERONAUTIQUE" at the bottom. In the center, it says "Le Directeur Général". To the right of the stamp is a handwritten signature in red ink, which appears to be "Pierre Tankam". Below the signature, the text "Ingénieur Hors Echelle" is written in red.