



AUTORITE AERONAUTIQUE

CAMEROON CIVIL AVIATION AUTHORITY

E 0000007
Circulaire N°

/CCAA/DG/DSA/SDNAA/SAE/af du

02 SEPT 2019

**Relative aux inspections techniques et vérifications sur site de certification
d'aérodrome**

INTRODUCTION

La présente circulaire complète les dispositions de la circulaire n°38/CCAA/DG/DSA/SAE/af du 29 octobre 2015 relative au processus de certification d'aérodrome.

Elle a pour but d'établir la liste des principaux points à examiner lors de la certification initiale. Cette liste pourra être élargie ou réduite en fonction des exigences de certification applicables.

L'Autorité Aéronautique établira ses listes de vérifications sur la base de ces mêmes points tout en adaptant lesdites listes de vérification à la réglementation applicable au Cameroun.

Les audits/inspections de supervision se baseront aussi sur la même liste.

I. REGLEMENTATION APPLICABLE

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 ;

ii) Les règlements de l'aviation civile

- 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 n°007/A/MINT du 10 juin 2019 fixant les normes de conception, de construction et d'exploitation des aérodromes ;
- circulaire n°38/CCAA/DG/DSA/SAE/af du 29 octobre 2015 relative au processus de certification d'aérodrome.

II. INSPECTIONS TECHNIQUES

II.1 INFRASTRUCTURE ET AIDES AU SOL

La certification initiale de l'infrastructure et des aides au sol inclut ce qui suit :

a) Limitation des obstacles :

- 1) surfaces de limitation d'obstacles (OLS) :
 - i) les surfaces sont définies ;
 - ii) aussi peu d'objets que possible pénètrent l'OLS ;
 - iii) si des obstacles pénètrent l'OLS, ils sont bien marqués et éclairés. Des restrictions opérationnelles peuvent s'appliquer, selon le cas ;
- 2) zone dégagée d'obstacles (OFZ) :
 - i) ces surfaces sont définies si nécessaire ;
 - ii) aucun objet ne pénètre l'OFZ, à moins d'être essentiel à la sécurité de la navigation aérienne et d'être frangible ;
- 3) les objets sur les aires proches des pistes ou des voies de circulation (bandes de piste, prolongement dégagé, prolongement d'arrêt, zone de sécurité d'extrémité de piste, bandes de voie de circulation, aire de fonctionnement de radioaltimètre, aire d'avant-seuil) respectent les spécifications ;

b) Caractéristiques physiques :

- 1) pour faciliter la vérification de la conformité des caractéristiques physiques de l'aérodrome, l'Autorité Aéronautique peut utiliser la méthode du code de référence, développée dans l'Arrêté n°007/A/MINT du 10 juin 2019 fixant les normes de conception, de construction et d'exploitation des aérodromes. Le code de référence offre une méthode simple pour relier entre elles les nombreuses spécifications concernant les caractéristiques des aérodromes, de manière à donner une série d'installations d'aérodrome qui conviennent pour les avions appelés à utiliser l'aérodrome ;
- 2) l'exploitant d'aérodrome peut indiquer dans son manuel d'aérodrome le code de référence choisi pour chaque élément de l'aire de mouvement, afin que l'Autorité Aéronautique puisse vérifier que les pistes et les voies de circulation et leurs caractéristiques sont conformes aux exigences du code de référence ainsi qu'aux autres spécifications (force portante, caractéristiques de surface, pentes) ;
- 3) pistes :
 - i) les caractéristiques physiques :

- sont conformes au règlement et au code de référence applicables ;
 - sont mesurées de façon adéquate et régulièrement ;
 - ii) les distances déclarées publiées correspondent à la situation sur le site ;
 - iii) les aires proches de la piste (accotements de piste, bandes de piste, prolongement dégagé, prolongement d'arrêt, aire de sécurité d'extrémité de piste, aire de fonctionnement de radioaltimètre, aire d'avant-seuil) sont conformes à la réglementation et au code de référence applicables, en termes de largeur, type de surface, résistance, pentes, nivellement et objets qui s'y trouvent ;
 - iv) les distances de séparation sont conformes à la réglementation et au code de référence applicables ;
- 4) voies de circulation :
- i) les caractéristiques physiques (largeur, rayon de courbure, sur largeur de voie de circulation, pentes longitudinale et transversale, rayon du virage de sortie pour voies de circulation à sortie rapide, type de surface, force portante) sont conformes au code de référence publié pour chacune des voies de circulation ;
 - ii) les accotements et les bandes de voie de circulation sont conformes à leur code de référence en termes de largeur, type de surface, pentes et objets qui s'y trouvent ;
 - iii) les voies de circulation en pont sont conformes à leur code de référence en termes de largeur ;
 - iv) les distances de séparation pertinentes sont conformes aux règlements applicables et au code de référence ;
- 5) voies de service :
- i) des points d'attente sur voie de service sont établis à l'intersection d'une voie et d'une piste, à une distance conforme au code de référence ;
- 6) plates-formes d'attente de circulation, points d'attente avant piste et points d'attente intermédiaires :
- i) les plates-formes d'attente de circulation, points d'attente avant piste et points d'attente intermédiaires sont situés en accord avec le code de référence applicable ;

c) Réseaux électriques :

- 1) une alimentation suffisante en énergie primaire est disponible ;
- 2) le temps de commutation répond aux exigences ;
- 3) au besoin, une alimentation en énergie secondaire est disponible ;
- 4) le service de la circulation aérienne (ATS) obtient au besoin un retour d'information sur l'état des aides au sol ;

d) Aides visuelles :

1) marques :

i) toutes les marques :

- requises sont en place ;
- sont situées aux endroits prescrits et en nombre requis ;
- ont les dimensions et les couleurs requises ;

ii) sont incluses, le cas échéant :

- les marques de piste (marque de désignation de piste, marque de seuil, marque d'axe de piste, marque de bande latérale de piste, marque de point de visée, marque de zone de toucher des roues, marque d'aire de demi-tour sur piste) ;
- les marques de voie de circulation (marques axiales et marques axiales améliorées de voie de circulation, marque de bande latérale de voie de circulation, marque de point d'attente avant piste, marque de point d'attente intermédiaire) ;
- les marques d'aire de trafic ;
- les marques d'obligation ;
- les marques d'indication (qui ne doivent pas obligatoirement être indiquées mais doivent être conformes si elles le sont) ;
- une marque de position de tenue de route (conforme à la réglementation applicable) ;
- une marque de point de contrôle d'aérodrome VOR ;
- une marque de surface non portante ;

2) panneaux :

i) tous les panneaux :

- sont en place là où c'est exigé ;
- sont situés comme exigé ;
- ont les dimensions et les couleurs requises ;
- ont un balisage lumineux adéquat, lorsque c'est exigé ;
- sont frangibles, lorsque c'est exigé ;

ii) ceci comprend, lorsque c'est exigé :

- des panneaux d'obligation (panneaux de désignation de piste, panneaux de point d'attente avant piste, panneaux de position d'attente catégories I, II et III, panneaux d'entrée interdite) ;
- des panneaux d'indication (panneaux indicateurs de direction, panneaux d'emplacement, panneaux indicateurs de dégagement de piste, panneaux indicateurs de sortie de piste, panneaux indicateurs de décollage depuis une intersection, panneaux de destination, panneaux de point d'attente sur voie de service, panneaux de point de vérification VOR, panneau d'identification d'aérodrome) ;

3) feux :

i) il ne devrait y avoir aucun feu non aéronautique qui pourrait compromettre la sécurité des avions ;

ii) tous les feux aéronautiques :

- sont installés lorsque c'est exigé ;
- sont situés comme exigé et en nombre requis ;
- ont les couleurs et les niveaux d'intensité requis ;
- sont conformes aux niveaux de fonctionnement requis ou aux objectifs de maintenance ;
- sont frangibles comme exigé s'il s'agit de feux hors sol ;

iii) ceci comprend, lorsque c'est exigé :

- le dispositif lumineux d'approche ;
- le dispositif lumineux de guidage vers la piste ;
- l'indicateur visuel de pente d'approche (VASIS ou PAPI) ;
- les feux de piste (feux d'axe de piste, feux de bord de piste, feux d'identification de seuil de piste, feux d'extrémité de piste, feux de seuil de piste et feux de barre de flanc, feux de zone de toucher des roues sur la piste, feux de prolongement d'arrêt, feux d'aire de demi-tour sur piste) ;
- les feux de voie de circulation (feux d'axe de voie de circulation, feux de bord de voie de circulation, barres d'arrêt, barres d'entrée interdite, feux de position d'attente intermédiaire, feux indicateurs de voie de sortie rapide) ;
- feux de sortie vers le poste de dégivrage/antigivrage ;
- feux de protection de piste ;
- feux de point d'attente sur voie de service ;
- feux de zone inutilisable ;
- phares aéronautiques ;
- feux d'obstacle ;

4) balises :

i) toutes les balises :

- sont en place, là où c'est exigé ;
- sont situées comme exigé et en nombre requis ;
- ont les couleurs requises ;
- sont frangibles ;

ii) ceci inclut, lorsque c'est exigé :

- les balises de voie de circulation (balises de bord de voie de circulation, balises d'axe de voie de circulation) ;
- les balises de bord de piste sans revêtement ;
- les balises de délimitation ;
- les balises de bord de prolongement d'arrêt ;

- les balises de bord de piste enneigée ;
- les balises de zone inutilisable ;

5) indicateurs :

i) un indicateur de direction du vent :

- est situé au bon emplacement ;
- est conforme aux exigences relatives aux caractéristiques et à l'emplacement ;
- est illuminé à un aéroport prévu pour utilisation nocturne.

II.2 SERVICES DE SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE (SLI)

La certification initiale des services SLI inclut ce qui suit :

a) Niveau de protection :

- 1) le niveau de protection est promulgué dans l'AIP (Publication de l'information aéronautique) ;
- 2) l'exploitant d'aérodrome a une procédure pour réévaluer régulièrement le trafic et actualiser le niveau de protection en incluant l'indisponibilité ;
- 3) l'exploitant d'aérodrome a pris des dispositions avec les services d'information aéronautique, ATS inclus, pour fournir des renseignements à jour en cas de modification du niveau de protection ;

b) Personnel SLI :

- 1) le personnel SLI est en nombre correspondant au niveau de protection qui convient à la catégorie SLI de l'aérodrome ;
- 2) la formation de tout le personnel SLI est adéquate et surveillée ;
- 3) les installations d'entraînement, pouvant inclure de l'équipement de simulation pour l'entraînement sur des incendies d'avions, sont disponibles ;
- 4) les procédures que suit le personnel SLI sont tenues à jour ;

c) Intervention :

- 1) le service SLI est doté d'une carte à jour de sa zone d'intervention, comprenant les voies d'accès ;
- 2) le délai d'intervention est conforme à la réglementation applicable et est régulièrement testé. Cette vérification devrait être prévue dans les procédures SLI ;
- 3) le service SLI a des procédures qui décrivent cette intervention et assurent qu'un compte rendu sera écrit et envoyé en cas d'incident/accident ;
- 4) un service de communication et d'alerte est assuré entre poste d'incendie, tour de contrôle et véhicules SLI ;

d) Équipement de sauvetage :

- 1) le nombre de véhicules SLI est conforme à la réglementation applicable ;

- 2) le service SLI a une procédure qui décrit l'entretien des véhicules SLI et assure que cet entretien est formellement surveillé ;
- 3) les types et les quantités d'agents extincteurs, y compris les réserves, sont conformes à la réglementation applicable ;
- 4) les vêtements de protection et l'équipement respiratoire fournis sont conformes en qualité et quantité à la réglementation applicable, l'équipement respiratoire est vérifié comme il convient et les quantités sont formellement surveillées ;
- 5) un équipement de sauvetage spécifique, de type adéquat et en quantité suffisante, est fourni si la zone à couvrir par le service SLI comprend une étendue d'eau ;
- 6) tout autre équipement requis par la réglementation applicable est fourni en nombre suffisant.

II.3 GESTION DU RISQUE FAUNIQUE

Les vérifications qui suivent portent sur la gestion du risque faunique ; elles peuvent soit être faites lors d'une inspection technique, soit être comprises dans l'audit des procédures de l'exploitant d'aérodrome :

a) L'équipement requis est fourni ;

b) Des clôtures sont en place comme exigé ;

c) L'exploitant d'aérodrome a une procédure décrivant les mesures de dissuasion qui sont prises pour éviter la présence d'animaux, notamment :

- 1) quelles sont les personnes chargées de ces mesures et quelle est leur formation ;
- 2) comment et quand sont prises ces mesures, et comment des comptes rendus à ce sujet sont établis et communiqués ;
- 3) quel est l'équipement utilisé pour prendre ces mesures ;
- 4) analyses des abords de l'aérodrome et mesures préventives à prendre pour dissuader les animaux de s'approcher ;
- 5) surveillance de ces mesures, y compris, s'il y a lieu, la conduite d'évaluations appropriées de la présence d'animaux ;
- 6) coordination avec les services ATS ;

d) L'exploitant d'aérodrome a une procédure établie pour :

- 1) enregistrer et analyser les incidents impliquant des animaux ;
- 2) recueillir les restes d'animaux ;
- 3) surveiller les mesures correctrices à prendre par la suite ;
- 4) présenter à l'Autorité Aéronautique des comptes rendus des incidents impliquant des animaux.

JP
me

III. VÉRIFICATION SUR SITE DES PROCÉDURES ET DU SGS DE L'EXPLOITANT

III.1 VERIFICATION SUR SITE DES PROCEDURES DE L'EXPLOITANT

La vérification sur site des procédures de l'exploitant d'aérodrome devrait comprendre ce qui suit :

a) Données d'aérodrome et leur communication :

- 1) exhaustivité, exactitude et intégrité des données communiquées conformément à l'AIP, notamment :
 - i) collecte de données, y compris l'état de l'aire de mouvement et de ses installations ;
 - ii) vérifications de la validité des données ;
 - iii) transmission des données ;
 - iv) modifications, permanentes ou non, de données publiées ;
 - v) vérifications des renseignements, une fois publiés ;
 - vi) actualisation des renseignements après des travaux de construction ;
- 2) existence d'une coordination formelle avec l'ATS ;
- 3) existence d'une coordination formelle avec les services d'information aéronautique ;
- 4) publication des renseignements requis dans la publication d'information aéronautique ;
- 5) les renseignements publiés concordent avec la situation sur le site ;

b) Accès à l'aire de mouvement :

- 1) il existe un plan à jour montrant clairement tous les points d'accès à l'aire de mouvement ;
- 2) il y a une procédure décrivant l'inspection des points d'accès et des clôtures ;

c) Plan d'urgence d'aérodrome :

- 1) il existe un plan d'urgence d'aérodrome et ce plan est à jour ;
- 2) des exercices ont lieu régulièrement en rapport avec le plan d'urgence ;
- 3) il y a une procédure décrivant les tâches que prévoit le plan d'urgence ;
- 4) l'exploitant d'aérodrome vérifie régulièrement les renseignements figurant dans le plan d'urgence, ce qui inclut la tenue d'une liste à jour des personnes mentionnées dans ce plan avec leurs coordonnées ;
- 5) il y a une procédure décrivant les rôles et les responsabilités en cas d'urgence ;
- 6) il y a une procédure décrivant l'intervention d'autres instances en cas d'urgence, et la coordination avec elles ;

7) l'équipement d'urgence minimal requis est disponible, y compris un centre directeur des opérations d'urgence suffisamment équipé et un poste de commandement mobile ;

d) SLI :

1) une inspection technique des divers éléments des services SLI est effectuée avant l'audit ;

2) les vérifications à faire pendant l'audit/inspection sur site par l'exploitant d'aérodrome consistent seulement à vérifier la mise en œuvre en temps voulu du plan d'actions correctrices à la suite de l'inspection technique ;

3) si la vérification sur site révèle de nouveaux écarts, ceux-ci devraient être mentionnés dans le compte rendu des vérifications sur site ;

e) Inspection de l'aire de mouvement :

1) il y a une procédure pour s'assurer qu'il existe une coordination avec l'ATS pour l'inspection de l'aire de mouvement ;

2) décrire les inspections, si elles sont effectuées par l'exploitant d'aérodrome, notamment :

i) fréquence et portée ;

ii) compte rendu, transmission et dépôt ;

iii) mesures à prendre et leur surveillance ;

3) il existe une procédure pour évaluer, mesurer et rendre compte des caractéristiques de la surface des pistes lorsque la piste est humide ou contaminée, et les communiquer ensuite à l'ATS ;

f) Entretien de l'aire de mouvement :

1) il y a une procédure pour mesurer périodiquement les caractéristiques de frottement de la surface de piste, en évaluant si elles sont adéquates et toutes mesures requises ;

2) s'assurer de l'existence d'un plan d'entretien à long terme, incluant la gestion des caractéristiques de frottement de la surface des pistes, des chaussées, des aides visuelles, des clôtures, des réseaux de drainage et réseaux électriques et des bâtiments ;

g) Contrôle des situations liées aux conditions météorologiques dangereuses :

1) pour les situations météorologiques dangereuses pouvant se produire à l'aérodrome (telles que tempêtes, forts vents en surface et rafales, tempêtes de sable), l'exploitant d'aérodrome devrait avoir des procédures décrivant les dispositions à prendre et définissant les responsabilités et les critères de suspension des opérations sur la piste ;

2) l'exploitant d'aérodrome a une coordination officielle avec le fournisseur de services météorologiques pour être avisé de tout changement significatif des conditions météorologiques ;

h) Aides visuelles et réseaux électriques d'aérodrome :

1) si l'exploitant d'aérodrome est responsable de l'entretien des aides visuelles et des réseaux électriques, il existe des procédures décrivant :

- i) les tâches — courantes et d'urgence, y compris les inspections des aides lumineuses et non lumineuses et leur fréquence et l'entretien de l'alimentation électrique ;
- ii) établissement, transmission et enregistrement de comptes rendus ;
- iii) surveillance des mesures ultérieures ;
- iv) coordination avec l'ATS ;

2) si l'exploitant d'aérodrome n'est pas chargé de l'entretien des aides visuelles et des réseaux électriques, l'organisme qui en est chargé doit être clairement identifié, et l'existence de procédures de coordination formelles avec l'exploitant d'aérodrome devra être assurée, y compris les objectifs convenus ;

3) le marquage des obstacles est pris en compte ;

i) Sécurité opérationnelle pendant les travaux sur l'aérodrome :

1) pour l'exécution de travaux sur l'aérodrome :

- i) il y a une procédure décrivant la nécessité d'aviser les différentes parties prenantes ;
- ii) les évaluations de risques liés aux travaux sur l'aérodrome ;
- iii) les rôles et les responsabilités des différentes parties, y compris leurs relations et l'application des mesures de sécurité ;
- iv) la surveillance de la sécurité pendant les travaux ;
- v) la réouverture des installations, lorsqu'il y a lieu ;
- vi) la coordination nécessaire avec l'ATS ;

j) Gestion de l'aire de trafic. Lorsqu'un service de gestion de l'aire de trafic est assuré :

- 1) il y a une procédure pour assurer la coordination avec l'ATS ;
- 2) l'utilisation d'avions acceptables pour chaque poste de stationnement dûment identifié ;
- 3) l'établissement d'une ligne de sécurité d'aire de trafic en conformité ;
- 4) des instructions de sécurité générales pour tous les agents sur l'aire de trafic ;
- 5) le placement et le refoulement des avions ;

k) Gestion de la sécurité de l'aire de trafic :

- 1) il y a une procédure pour l'inspection de l'aire de trafic (voir l'alinéa j) ;
- 2) il existe une coordination avec les autres parties ayant accès à l'aire de trafic, telles que les compagnies d'avitaillement en carburant, compagnies de dégivrage et autres services d'escale ;

l) Véhicules sur l'aire de mouvement :

- 1) il y a une procédure pour assurer que les véhicules sur l'aire de mouvement sont équipés de façon adéquate ;
- 2) que les conducteurs ont reçu la formation appropriée ;
- 3) si l'exploitant d'aérodrome est responsable de la formation de conducteurs de véhicules opérant sur l'aire de manœuvre, qu'il existe un plan de formation approprié, incluant la formation périodique et les actions de sensibilisation ;
- 4) si l'exploitant d'aérodrome n'est pas chargé de cette formation ou d'une partie de cette formation, que le prestataire de services est clairement identifié et qu'il existe une coordination formelle entre eux ;

m) Gestion du risque faunique. Les vérifications portant sur la gestion du risque faunique peuvent être une inspection technique ou être comprises dans la vérification sur site des procédures de l'exploitant :

- 1) si le domaine n'a pas été inspecté lors des inspections techniques, l'équipe de vérification sur site devrait vérifier les points énumérés au § II.3, alinéa c) ;
- 2) s'il a été procédé à une inspection technique avant la vérification sur site, celle-ci consistera à vérifier la mise en œuvre en temps utile du plan d'actions correctrices établi à la suite de l'inspection technique ;
- 3) si la vérification sur site révèle de nouveaux écarts, ceux-ci devront être mentionnés dans le compte rendu de cette vérification ;

n) Obstacles :

- 1) il existe une carte d'obstacles ;
- 2) il y a une procédure de surveillance des obstacles décrivant les vérifications, leur fréquence, l'enregistrement et les mesures de suivi ;
- 3) il y a une procédure pour s'assurer que les obstacles ne représentent pas un danger pour la sécurité et que des mesures appropriées sont prises lorsqu'il y a lieu ;

o) Enlèvement d'avions accidentellement immobilisés :

- 1) il existe un plan pour l'enlèvement d'un avion accidentellement immobilisé, décrivant le rôle et la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome, y compris la coordination nécessaire avec d'autres intervenants et les moyens disponibles ou qui peuvent être mis à disposition ;

p) Opérations par faible visibilité :

- 1) il existe une coordination entre l'exploitant d'aérodrome et l'ATS, y compris la connaissance de la situation en ce qui concerne les procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) et la dégradation des aides visuelles ;
- 2) il y a une procédure qui décrit les mesures à prendre lorsque des LVP sont en cours (contrôle des véhicules, mesure de portée visuelle si nécessaire).

III.2 VERIFICATION SUR SITE DU SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SGS)

a) Les éléments devant être en place lors de la délivrance de la certification initiale sont, au minimum, les suivants :

- 1) politique de sécurité : une politique de sécurité a été approuvée par le dirigeant responsable pour refléter les engagements de l'organisation en matière de sécurité ;
- 2) la structure organisationnelle de l'exploitant : l'exploitant d'aérodrome a nommé un dirigeant responsable et un gestionnaire de la sécurité ;

b) Le gestionnaire de la sécurité devrait être indépendant de toute tâche opérationnelle relative à la sécurité de l'aérodrome. Les critères pour l'évaluation de la structure du SGS de l'exploitant pourraient être adaptés à la taille de l'exploitant, notamment en ce qui concerne l'indépendance du gestionnaire de la sécurité ;

c) La capacité et la compétence de l'exploitant d'aérodrome devraient être évaluées de manière à assurer un engagement et une responsabilité de gestion suffisants pour la sécurité à l'aérodrome. Ceci est habituellement réalisé par le biais de la compétence du dirigeant responsable ;

- 1) responsabilités et missions : l'exploitant d'aérodrome a formellement défini les responsabilités de chaque membre du personnel en ce qui concerne la sécurité, ainsi que les chaînes de responsabilité ;
- 2) formation : l'exploitant d'aérodrome surveille formellement la formation du personnel et des sous-traitants, en veillant à ce qu'elle soit adéquate, et prend des mesures lorsque c'est nécessaire ;
- 3) comptes rendus d'accident et d'incident : l'exploitant d'aérodrome a une procédure assurant que :
 - i) le personnel et les sous-traitants rendent compte des incidents, ceci comprenant une description des mesures mises en place pour qu'ils soient en mesure de le faire ;
 - ii) les incidents soient promptement analysés et les mesures à prendre par la suite soient surveillées ;
 - iii) les comptes rendus et analyses des incidents soient enregistrés ;
 - iv) il soit rendu compte des incidents à l'État ;
 - v) une coordination soit en place avec les autres parties prenantes ;
- 4) dangers existants à l'aérodrome : il y a une procédure pour identifier, analyser et évaluer les dangers pour la sécurité des opérations aériennes et la mise en place de mesures d'atténuation appropriées ;
- 5) évaluation des risques et atténuation des changements : il y a une procédure assurant que l'impact que tout changement à l'aérodrome peut avoir sur la sécurité soit analysé, en dressant la liste des dangers qui pourraient en résulter. Cette procédure indique qui procède à l'analyse, quand et

comment les dangers sont surveillés, quelles mesures sont prises ensuite, et quels critères mènent à l'analyse. Ces évaluations sont enregistrées dans des dossiers ;

6) indicateurs de sécurité : l'exploitant d'aérodrome établit et surveille ses propres indicateurs de sécurité, illustrant ses critères de sécurité, afin de pouvoir analyser les carences éventuelles ;

7) audits de sécurité : l'exploitant d'aérodrome a mis en place un programme d'audits de sécurité incluant un programme de formation pour les intervenants ;

8) promotion de la sécurité : l'exploitant d'aérodrome devrait avoir un processus pour promouvoir l'information en matière de sécurité.

Fait à Yaoundé le

02 SEPT 2019



Paule ASSOUMOU KOKI