

**REPUBLIQUE DU BURUNDI**

**MINISTERE DES TRANSPORTS, DES TRAVAUX  
PUBLICS ET DE L'EQUIPEMENT**

**CABINET DU MINISTRE**

**ORDONNANCE MINISTERIELLE N°..... /..... DU ... /... / ... PORTANT  
SUR LE REGLEMENT DE MISE EN APPLICATION DU CODE DE  
L'AVIATION CIVILE DU BURUNDI EN MATIERE DES AERODROMES  
ET DES AIDES VISUELLES AU SOL**

Le Ministre des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement ;

Vu la Constitution de la République du Burundi;

Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et ratifiée par la République du Burundi le 19 janvier 1968 ;

Vu le Traité pour l'établissement de la Communauté de l'Afrique de l'est tel que modifié en date du 20 août 2007, spécialement en son article 92 ;

Vu le Protocole de création de l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA) de l'Afrique de l'est (EAC-CASSOA) signé le 18 avril 2007 ;

Vu la loi n°1/13 du 2 mai 2012 portant Code de l'aviation civile du Burundi, spécialement en son article 11 ;

Vu le Décret n°100/196 du 29 juillet 2013 portant révision du décret n°100/213 du 02 août 2011 portant réorganisation du Ministère des Transports, des Travaux Publics et de l'Equipement;

Vu le décret n°100/117 du 2 mai 2013 portant organisation et fonctionnement de l'autorité de l'aviation civile du Burundi « AACB »;

Revu l'ordonnance n°740/139 du 12 juillet 1978 portant mesures d'exécution des dispositions organiques de la navigation aérienne ;

Attendu qu'il s'impose de doter le Burundi d'un texte réglementaire en matière des aérodromes et des aides visuelles au sol ;

**ORDONNE:**

## CHAPITRE I: DISPOSITIONS PRELIMINAIRES

### Article 1: Dénomination

Le présent document est utilisé sous le titre du *Règlement sur les Aérodrômes et les aides visuelles au sol de l'aviation civile du Burundi*.

### Article 2 : Abréviations et symboles

#### *Abréviations*

AACB	Autorité de l'Aviation Civile du Burundi
ACN	Numéro de classification d'aéronef
AIP	Publication d'information aéronautique
AIC	Circulaire d'information aéronautique
AIS	Service d'Information Aéronautique
APAPI	Indicateur visuel de la trajectoire d'approche de précision simplifiée
ASDA	Distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement d'arrêt
ATS	Service de la circulation aérienne
CGPM	Conférence générale des poids et mesures
FOD	Débris des objets étrangers
IBIS	Système d'information sur les impacts d'oiseaux
LDA	Distance disponible à l'atterrissage
MSL	Niveau moyen de la mer
RESA	Aire de sécurité d'extrémité de piste
NOTAM	Avis au personnel navigant
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OFZ	Zone dégagée d'obstacles
PAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision
PCD	Poudre chimique sèche
PCN	Numéro de classification de chaussée
RVR	Portée visuelle de piste
SMGCS	Système de guidage et de contrôle de la circulation de surface
SITA	Société internationale des télécommunications aéronautiques
SMS	Système de gestion de la sécurité
TODA	Distance utilisable au décollage
TORA	Distance de roulement utilisable au décollage
UTC	Temps universel coordonné
VASIS	Système d'indication visuelle de pente d'approche
VOR	Radiophare omnidirectionnel très haute fréquence
WGS	Système géodésique mondial

ZSAR Zone de sûreté à accès réglementé

**Symboles**

°	Degré
m	Mètre
l	Litre
g	Gramme
min	Minute
kg	Kilogramme
°C	Degré Celsius
K°	Degré Kelvin
%	Pourcentage
km	Kilomètre
Ft	pied

**Article 3: Définitions**

Les termes suivants ont la signification indiquée ci-après lorsqu'ils sont employés dans le présent règlement:

*Accotement* . Une zone adjacente à la bordure d'un trottoir ainsi préparée à fournir une transition entre le revêtement et la surface adjacente ;

*Aérodrome*. Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et équipements), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface ;

*Aérodrome certifié*. Signifie **un** aérodrome dont l'exploitant a reçu un certificat d'aérodrome;

*Aéronef*. Tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre ;

*Aéronef critique*. Désigne l'aéronef le plus exigeant en ce qui concerne ses performances et ses caractéristiques pour lesquelles l'installation d'aérodrome est conçue;

*Aire à signaux*. Une zone sur un aérodrome utilisé pour l'affichage des signaux au sol d'aérodrome sur laquelle sont disposés des signaux au sol ;

*Aire d'atterrissage*. Partie d'une aire de mouvement destinée à l'atterrissage ou au décollage des aéronefs ;

*Aire de demi-tour sur piste*. Aire définie sur un aérodrome terrestre, contiguë à une piste, pour permettre aux aéronefs d'effectuer un virage de 180° sur la piste ;

**Aire de manœuvre.** Partie d'un aérodrome à utiliser pour le décollage, l'atterrissage et le roulage des aéronefs, à l'exclusion de l'aire de trafic ;

**Aire de mouvement.** Partie de l'aérodrome à utiliser pour le décollage, l'atterrissage et le roulage des aéronefs, comprenant l'aire de manœuvre et l'aire de trafic ;

**Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA).** Aire symétrique par rapport au prolongement de l'axe de la piste et adjacente à l'extrémité de la bande, qui est destinée principalement à réduire les risques de dommages matériels au cas où un aéronef atterrirait trop court ou dépasserait l'extrémité de piste.

**Aire de trafic.** Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des passagers, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise du carburant, le stationnement ou l'entretien ;

**Altitude d'un aérodrome.** Altitude du point le plus élevé de l'aire d'atterrissage ;

**Autorité.** L'Autorité de l'Aviation Civile du Burundi (AACB);

**Autorité compétente.** Autorité autre que l'Autorité de l'aviation civile du Burundi dont l'action peut être nécessaire ou complémentaire pour la mise en œuvre du présent règlement ;

**Balise.** Objet disposé au-dessus du niveau du sol pour indiquer un obstacle ou une limite ;

**Bande de piste.** Aire définie dans laquelle sont compris 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 ;

**Calendrier grégorien.** Signifie un calendrier en usage général, d'abord introduit en 1582 pour définir une année qui se rapproche plus étroitement à l'année tropique que le calendrier julien (ISO 19108).

**Certificat d'aérodrome.** désigne un certificat délivré par l'autorité compétente en vertu des règlements applicables à l'exploitation d'un aérodrome ;

Circuit d'aérodrome. Zone de circulation d'aérodrome ;

**Code.** Code de l'aviation civile ;

**Code de référence d'aérodrome.** Code utilisé pour des fins de planification et de classification d'un aérodrome à l'égard des caractéristiques de l'aéronef critique destiné à utiliser cet aérodrome ;

**Circulaire d'information aéronautique.** Avis contenant des renseignements qui ne satisfont pas aux conditions d'un NOTAM ou d'insertion dans une AIP, mais qui concerne la sécurité des vols, la navigation aérienne ou d'autres questions techniques, administratives ou législatives ;

**Circulation aérienne.** L'ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant au sol ;

**Danger de la faune sauvage.** Risque potentiel de collision d'un aéronef avec la faune sauvage sur un aérodrome ou à proximité ;

**Délai de commutation** (d'un feu). Temps exigé pour que l'intensité effective d'un feu, mesurée dans une direction donnée, baisse en dessous de 50% et revienne à 50% pendant un passage d'une source d'énergie à une autre, lorsque le feu fonctionne à des intensités de 25% ou plus;

**Distances déclarées.**

- (a) Distance de roulement utilisable au décollage (TORA).

Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un aéronef au décollage ;

- (b) Distance utilisable au décollage (TODA). Distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement dégagé, s'il y en a un ;

- (c) Distance utilisable pour l'accélération-arrêt (ASDA).

Distance de roulement utilisable au décollage, augmentée de la longueur du prolongement d'arrêt, s'il y en a un ;

- (d) Distance utilisable à l'atterrissage (LDA).

Longueur de piste déclarée comme étant utilisable et convenant pour le roulement au sol d'un aéronef à l'atterrissage.

**Densité du trafic aérien d'aérodrome.** Signifie :

- (a) léger : lorsque le nombre de mouvements à l'heure de pointe moyenne n'est pas supérieure à 15 mouvements par piste, ou typiquement inférieur à 20 sur le total des mouvements d'aérodrome ;
- (b) moyen : lorsque le nombre de mouvements à l'heure de pointe moyenne est de l'ordre de 16 à 25 mouvements par piste, ou généralement entre 20 à 35 sur le total des mouvements d'aérodrome ;
- (c) intense : lorsque le nombre de mouvements à l'heure de pointe moyenne est de l'ordre de 26 ou plus par piste, ou typiquement plus de 35 sur le total des mouvements d'aérodrome ;

**Distance de référence de l'aéronef.** Désigne la longueur minimale nécessaire pour le décollage à la masse maximale certifiée au décollage, au niveau de la mer, dans les conditions correspondant à l'atmosphère type, en air calme, et avec une pente de piste nulle, comme l'indiquent le manuel de vol de l'aéronef prescrit par les services chargés de la certification ou les renseignements correspondants fournis par le constructeur de l'aéronef. La longueur en question représente, lorsque cette notion s'applique, la longueur de piste équivalente pour les aéronefs et, dans les autres, dans les autres cas, la distance de décollage.

**Donnée.** Désigne toute quantité ou un ensemble de quantités qui peuvent servir de référence ou de base pour le calcul des autres quantités ( ISO 1904) ;

Données aéronautiques. Faits, concepts ou instructions aéronautiques représentées sous une forme conventionnelle convenant à la communication, à l'interprétation ou au traitement ;

**Équipement et Installations d'aérodrome.** Équipement et installations à l'intérieur ou à l'extérieur des limites d'un aérodrome qui sont construits ou installés et entretenus pour l'arrivée, le départ et le roulage des aéronefs sur l'aire de mouvement;

**Exploitant d'aérodrome.** Personne exploitant un aérodrome agréé ou certifié en vertu du présent règlement;

**Faune sauvage.** Animaux, y compris les oiseaux sauvages et les animaux domestiques hors du contrôle de leurs propriétaires ;

**Feu aéronautique au sol.** Feu fourni en tant qu'aide à la navigation aérienne, autre que le feu porté par un aéronef ;

**Fiabilité du système d'éclairage.** Probabilité que l'ensemble d'une installation fonctionne dans les limites des tolérances spécifiées et que le dispositif soit utilisable en exploitation ;

**Géoïde.** Surface équipotentielle du champ de pesanteur terrestre qui coïncide avec le niveau moyen (MSL) de la mer hors perturbations et avec son prolongement continu à travers les continents ;

**Incident.** Évènement autre qu'un accident lié à l'exploitation d'un aéronef, qui affecte ou peut affecter la sécurité de l'exploitation des aéronefs ;

**Indicateur de direction d'atterrissage.** Un dispositif pour indiquer visuellement la direction actuellement destinée à l'atterrissage et au décollage.

**Information aéronautique.** Information résultant de l'assemblage, de l'analyse et du formatage des données aéronautiques ;

**Intégrité (des données aéronautiques).** Degré d'assurance qu'une donnée aéronautique et sa valeur n'ont pas été perdues ou altérées depuis la création de la donnée ou sa modification autorisée;

**Héliport.** Aérodrome ou une zone définie sur une structure destinée à être utilisée en tout ou en partie, pour l'arrivée, le départ et le roulage des hélicoptères ;

**Licence d'aérodrome.** Désigne un permis délivré par l'autorité compétente en vertu de la réglementation en vigueur pour l'exploitation d'un aérodrome ;

**Manuel d'aérodrome.** Manuel qui fait partie intégrante de la demande d'un certificat en vertu du présent règlement, y compris tout amendement à ce manuel que l'Autorité aura adopté ou approuvé ;

**Manuel des normes d'aérodrome.** Manuel élaboré sur les normes d'un aérodrome par l'Autorité ;

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

**Matières dangereuses.** Désigne des articles ou des substances qui sont susceptibles de causer des risques pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement ;

**Ministre.** Ministre en fonction ayant l'aviation civile dans ses attributions ;

**NOTAM.** Avis diffusé par télécommunication et donnant, sur l'établissement, l'état ou la modification d'une installation, d'un service, d'une procédure aéronautique, d'un danger pour la navigation aérienne et des renseignements qu'il est essentiel de communiquer au personnel chargé des opérations aériennes ;

**Numéro de classification d'aéronef (ACN).** Nombre exprimant l'effet relatif d'un aéronef sur une chaussée pour une catégorie type du terrain de fondation spécifiée ;

**Numéro de classification de chaussée (PCN).** Nombre qui exprime la force portante d'une chaussée pour les opérations d'aéronefs sans restriction ;

**Obstacle.** Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- (a) qui est sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ;
- (b) qui fait saillie au-dessus d'une surface définie et destinée à protéger les aéronefs en vol ;
- (c) qui se trouve à l'extérieur d'une telle surface définie et qui est jugée être un danger pour la navigation aérienne.
- (d) **Ondulation du géoïde.** La distance du géoïde au-dessus (positive) ou en dessous (négative) de la référence mathématique ellipsoïde.

**Personne autorisée.** Personne autorisée par l'Autorité de façon générale ou par rapport à un cas particulier ou à une catégorie de cas ou une personne qui est reconnue officiellement comme membre d'un bureau désigné par l'Autorité ;

**Performance humaine.** Capacités humaines qui ont une incidence sur la sécurité et l'efficacité des opérations aéronautiques ;

**Piste.** Aire rectangulaire définie sur un aérodrome terrestre, aménagé afin de servir au décollage et à l'atterrissage des aéronefs ;

**Piste aux instruments.** Piste destinée à l'exploitation d'aéronefs utilisant des procédures d'approche aux instruments :

- A. **Piste avec approche classique.** Piste aux instruments desservie par des aides visuelles et une aide non visuelle assurant au moins un guidage en direction satisfaisant pour une approche en ligne droite ;
- B. **Piste avec approche de précision, catégorie I.** Piste aux instruments desservie par un système d'atterrissage aux instruments et des aides visuelles destinées à fonctionner avec une hauteur de décision inférieure à 60 m (200ft) avec une visibilité au moins de 800 m et une portée visuelle de piste inférieure à 550m ;
- C. **Piste avec approche de précision, catégorie II.** Piste aux instruments desservie par un système d'atterrissage aux instruments et des aides visuelles destinées à fonctionner avec une hauteur de décision inférieure à 60 m (200ft), mais pas inférieure à 30 m (100ft) et une portée visuelle de piste inférieure à 350 m;
- D. **Piste avec approche de précision, catégorie III.** Piste aux instruments desservie par un ILS, un MLS ou les deux, jusqu' à la surface de la piste et le long de cette surface, et :
  - A. Destinée à l'approche avec une hauteur de décision inférieure à 30 m (100 ft), ou sans hauteur de décision, et une portée visuelle de piste au moins égale à 200 m.
  - B. Destinée à l'approche avec une hauteur de décision inférieure à 15 m (50 ft), ou sans hauteur de décision, et une portée visuelle de piste égale à 50 m.
  - C. Destinée à être utilisée sans hauteur de décision ni limites de portée visuelle de piste.

**Piste principale.** Piste utilisée de préférence à d'autres pistes lorsque les conditions le permettent ;

**Phare d'aérodrome.** Balise aéronautique servant à indiquer l'emplacement d'un aérodrome de l'air ;

**Point d'attente intermédiaire.** Point établi en vue du contrôle de la circulation, auquel les aéronefs et véhicules circulant à la surface s'arrêteront et attendront, lorsqu'ils en auront reçu instruction de la tour de contrôle d'aérodrome, jusqu'à être autorisés à poursuivre ;

**Point d'attente sur voie de service.** Point déterminé où les véhicules peuvent être enjoints d'attendre ;



**Point de référence d'aérodrome.** Point déterminant géographiquement l'emplacement d'un aérodrome ;

**Point d'attente avant piste.** Emplacement désigné pour but de protéger une piste, une surface de limitation d'obstacles, ou une zone du système d'atterrissage hyperfréquence sensible où les aéronefs au roulage et les véhicules doivent s'arrêter, sauf sur autorisation par la tour de contrôle d'aérodrome ;

**Portée visuelle de piste (RVR).** Distance jusqu'à laquelle le pilote d'un aéronef placé sur l'axe de la piste peut voir les marques ou les feux qui délimitent la piste ou qui balisent son axe ;

**Pratique recommandée.** Spécification pour la configuration des caractéristiques physiques dont l'application uniforme est souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, la régularité ou l'efficacité de la navigation aérienne internationale ;

**Précision.** Désigne un degré de conformité entre la valeur estimée ou mesurée et la valeur réelle ;

**Prolongement d'arrêt.** Aire rectangulaire définie au sol à l'extrémité de la distance de roulement utilisable au décollage, aménagée de telle sorte qu'elle constitue une surface convenable sur laquelle un aéronef puisse s'arrêter lorsque le décollage est interrompu ;

**Prescrit.** Signifie prescrit par l'Autorité dans le Manuel des normes d'aérodrome ;

**Proximité.** Espace aérien défini autour d'un aérodrome pour le contrôle des obstacles qui peuvent porter atteinte aux surfaces de limitation d'obstacles autour d'un aérodrome, contenus dans un rayon de 12,5 km du point de référence de l'aérodrome et à une hauteur de 1500 ft au-dessus niveau du sol ;

**Publication d'information aéronautique (AIP).** Publication d'un état ou éditée par décision d'un Etat renfermant des informations aéronautiques à caractère durable essentielle à la navigation aérienne ;

**Route ou voie de service.** Voie de surface mise en place sur l'aire de mouvement destinée à l'usage exclusif des véhicules ;

**Service de contrôle de la circulation aérienne.** Un service assuré dans le but :

a) d'empêcher :

- les abordages entre les aéronefs ;
- les collisions sur l'aire de manœuvre entre les aéronefs et les obstacles ;

b) d'accéder et de régulariser la circulation aérienne ;

**Service de gestion d'aire de trafic.** Service fourni pour assurer la régulation des activités et des mouvements d'aéronefs et des véhicules sur une aire de trafic ;

**Service d'information aéronautique.** Service chargé de fournir dans une zone de couverture définie, l'information ou les données aéronautiques nécessaires à la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne ;

**Service d'information de vol.** Service assuré dans le but de fournir les avis et les renseignements utiles à l'exécution sûre et efficace des vols ;

**Service de la circulation aérienne (ATS).** Service d'information des vols ou service de contrôle du trafic aérien;

**Sécurité.** Situation dans laquelle le risque de dommages aux personnes ou de dommages matériels est réduit, et est maintenu à un niveau acceptable par un processus continu de l'identification des dangers et de gestion des risques;

**Seuil.** Début de la partie de la piste utilisable pour l'atterrissage ;

**Signe d'identification d'aérodrome.** Un signe placé sur un aérodrome pour aider à identifier l'aérodrome de l'air ;

**Surfaces de limitation d'obstacles (OLS).** Surfaces qui définissent le volume de l'espace aérien sur/et autour d'un aérodrome, qui doit rester libre d'obstacles afin de permettre l'exploitation des aéronefs en toute sécurité et pour éviter que l'aérodrome devienne inutilisable par la croissance des obstacles autour de l'aérodrome;

**Supplément d'AIP.** Les pages spéciales d'AIP où sont publiées les modifications temporaires de l'information contenue dans l'AIP ;

**Système de gestion de la sécurité (SMS).** Système de gestion de la sécurité à un aérodrome, y compris la structure organisationnelle, les responsabilités, procédures, processus et les dispositions pour la mise en œuvre des politiques de sécurité d'aérodrome par l'exploitant d'aérodrome ;

**Unité du service de la circulation aérienne.** Unité de contrôle du trafic aérien ou bureau de déclaration des services du trafic aérien ;

**Voie de circulation.** Voie définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour la circulation à la surface des aéronefs et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aérodrome, notamment :

- a) **voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef.** Partie d'une aire de trafic désignée comme voie de circulation et destinée seulement à permettre l'accès à un poste de stationnement d'aéronef.
- b) **Voie de circulation d'aire de trafic.** Partie d'un réseau de voies de circulation qui est située sur une aire de trafic et destinée à matérialiser un parcours permettant de traverser cette aire.

- c) *Voie de sortie rapide.* Voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu conçue de façon à permettre à un avion qui atterrit de dégager la piste à une vitesse plus élevée que celle permise par les autres voies de sortie, ce qui permet de réduire au minimum la durée d'occupation de la piste.

**Zone hors d'usage.** Partie de l'aire de mouvement qui est indisponible pour son utilisation par des aéronefs ;

**Zone dégagée d'obstacles (OFZ).** Espace aérien au-dessus de la surface d'approche interne, des surfaces intérieures de transition, de la surface d'atterrissage interrompue et de la bande délimitée par ces surfaces, qui ne peut être pénétrée par aucun obstacle fixe autre qu'une faible masse à monture frangible requise pour des fins de la navigation aérienne ;

**Zone de sécurité d'extrémité de piste.** Zone symétrique par rapport à l'axe de piste élargie et adjacente à l'extrémité de la bande de piste destinée principalement à réduire le risque de dommages à un aéronef qui dépasserait la piste ;

**Zone de toucher.** Partie de la piste, située au-delà du seuil, où il est prévu que les aéronefs qui atterrissent entrent en contact avec la piste ;

**Zone de trafic d'aérodrome.** Espace aérien s'étendant du niveau de l'aérodrome à une hauteur de deux mille pieds (2000ft) au-dessus de la zone comprenant l'aérodrome et les terres environnantes ou l'eau, sur une distance de deux milles mètres de ses limites.

#### **Article 4: Utilisation des systèmes de référence communs**

- (1) Le système géodésique mondial - 1984 (WGS-84) doit être utilisé comme système de référence horizontale pour exprimer les coordonnées géographiques (latitude et longitude) des aérodromes.
- (2) Le niveau moyen de la mer (MSL), qui donne la relation entre les hauteurs liées à la Gravité (altitudes topographiques) et une surface appelée géoïde, est utilisé comme système de référence vertical.
- (3) Le système de référence temporel utilisé est le calendrier grégorien et le temps universel coordonné (UTC).
- (4) Sauf sur indication contraire de l'Autorité, les unités du système international, développées et maintenues par la conférence générale des poids et mesures (CGPM) doivent être utilisées comme système standard d'unités de mesure.

## **Article 5: Catégories d'exploitation des aérodromes**

Les aérodromes du Burundi certifiés ou dotés de licences d'aérodrome au titre du présent règlement seront classés suivant les catégories ci-après :

- (a) *catégorie A* comprenant les aérodromes ouverts au trafic aérien domestique et international ;
- (b) *Catégorie B* comprenant les aérodromes ouverts au trafic aérien domestiques, y compris les aérodromes domestiques destinés à l'utilisation par des aéronefs dont la masse maximale certifiée au décollage est supérieure à 5700 kg ;
- (c) *catégorie C* comprenant les aérodromes domestiques dont la masse maximale au décollage est inférieure ou égale à 5700 kg ;
- (d) *catégorie D* comprenant les aérodromes domestiques disponibles pour une utilisation par des hélicoptères uniquement.

## **CHAPITRE II: CONSTRUCTION DES AERODROMES**

### **Article 6: Champ d'application**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux aérodromes de toutes les catégories, sauf indication contraire spécifiée par l'Autorité.

### **Article 7: Exigences pour une demande de permis de construction d'aérodrome**

- (1) Personne ne peut construire un aérodrome à moins qu'elle soit en possession d'un permis de construction d'aérodrome valide, délivré en vertu de l'Article 8 du présent règlement.
- (2) Une demande de permis de construction d'aérodrome doit être examinée pour approbation, lorsque :
  - (a) le demandeur est autorisé d'utiliser l'endroit comme un aérodrome par l'autorité locale;
  - (b) la demande est approuvée par une autorité compétente en charge de la gestion de l'environnement national.
- (3) La pertinence de l'endroit proposé pour la construction d'un aérodrome doit être évaluée par l'Autorité avant la délivrance du permis au postulant et les spécifications ci-après doivent faire l'objet de l'évaluation :
  - (a) la proximité de la place à d'autres aérodromes et zones de débarquement, y compris les aérodromes militaires ;

- (b) les obstacles, le terrain et les restrictions de l'espace aérien ;
  - (c) n'être pas contre l'intérêt public au cas où la place serait utilisée pour la construction d'un aérodrome.
- (4) Le demandeur d'un permis de construction d'aérodrome doit soumettre à l'Autorité une demande dans une forme prescrite par celle-ci pour approbation, accompagnée par:
- (a) un plan de conception de l'aérodrome, y compris les exigences architecturales y relatives;
  - (b) les données d'aérodrome qui sont conformes aux caractéristiques de l'aéronef critique pour lequel l'aérodrome est destiné,
  - (c) une carte topographique du site d'aérodrome proposé, tel qu'indiqué par l'Autorité.

#### **Article 8 : Délivrance d'un permis de construction d'aérodrome.**

Un permis de construction d'aérodrome sera délivré au postulant par l'Autorité, au cas où la demande présente la conformité avec les exigences spécifiées à l'Article 7 et toute autre condition qui peut être indiquée par l'Autorité.

#### **Article 9 : Conception et construction des aérodromes**

- (1) Le demandeur d'un permis de construction d'aérodrome doit assurer que la conception et la construction de l'aérodrome seront effectuées par une personne reconnue par un organisme professionnel compétent.
- (2) L'Autorité doit organiser des inspections du site d'aérodrome pendant la construction pour s'assurer de la conformité aux normes prescrites et conditions du permis de construction de l'aérodrome.

#### **Article 10 : Exigences de la conception d'un aérodrome**

- (1) La conception d'un aérodrome doit :
  - (a) indiquer les caractéristiques physiques telles que prescrites par l'Autorité ;
  - (b) indiquer les surfaces de limitation d'obstacles ;
  - (c) intégrer les mesures de sécurité établies conformément aux règles de sécurité de l'aviation civile ;
  - (d) intégrer les mesures de sûreté conformément aux normes établies en la matière ;
  - (e) indiquer les aides visuelles utilisées pour signaler les obstacles que constituent les mâts d'antennes ou de projecteurs utilisés pour des fins aéronautiques et celles utilisées pour signaler les zones d'emploi limité sur l'aérodrome ;
  - (f) indiquer les installations et les équipements appropriés.

- (2) Les caractéristiques physiques, les surfaces de limitation d'obstacles, les aides visuelles, les équipements et les installations requis en vertu de l'alinéa (1) du présent article doivent :
- (a) être adaptés aux caractéristiques de l'aéronef critique pour lequel l'aérodrome est destiné à accueillir ;
  - (b) être au plus bas des minima météorologique pour chaque piste ;
  - (c) fournir des conditions de lumière ambiante pendant l'exploitation des aéronefs ; se conformer aux normes de conception d'aérodromes appropriées telles qu'elles sont prescrites par l'Autorité.

**Article 11 : Code de référence d'aérodrome**

- (1) Un code de référence d'aérodrome comprenant chiffre et lettre de code doit être utilisé choisi à des fins de planification.
- (2) L'Autorité doit déterminer le code de référence d'aérodrome conformément aux caractéristiques de l'aéronef pour lequel l'installation d'aérodrome est destinée.
- (3) Les chiffres et les lettres de code requis conformément à la disposition (1) doivent être déterminés conformément aux spécifications du tableau 1.

**Tableau 1 : Code de référence d'aérodrome**

Elément de code 1		Elément de code 2		
Chiffre de code	Distance de référence de l'aéronef	Lettre de code	Envergure	Largeur hors tout du train principal
1	moins de 800 m	A	moins de 15 m	moins de 4.5 m
2	de 800 m à 1200 m exclus	B	15 m à 24m exclus	4.5 m à 6 m exclus
3	1 200 m à 1 800 m exclus	C	24 m à 36 m exclus	6 m à 9 m exclus
4	1 800 m et plus	D	36 m à 52m exclus	9 m à 14 m exclus
		E	52 m à 65 m exclus	9 m à 14 m exclus
		F	65 m à 80 m exclus	14m à 16 m exclus

## **CHAPITRE III : OCTROI DE LICENCE D'AERODROME**

### **Article 12 : champ d'application**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux aérodromes des catégories C et D.

### **Article 13 : Demande d'une licence d'aérodrome**

Le postulant doit soumettre à l'approbation de l'AACB une demande établie dans la forme prescrite par celle-ci, accompagnée par :

- (a) un manuel d'aérodrome ;
- (b) un plan du site de l'aérodrome ;
- (c) un rapport d'évaluation de l'impact environnemental ;
- (d) les preuves des capacités financières de l'aérodrome ;
- (e) les détails de toute non-conformité ou écart par rapport à la conception d'aérodrome appropriée, à l'exploitation ou aux normes d'équipement ;
- (f) la description des redevances d'aérodrome telles qu'elles sont prescrites dans l'AIP ou dans une circulaire aéronautique.

### **Article 14 : Conditions de délivrance d'une licence d'aérodrome**

- (1) Une licence d'aérodrome doit être délivrée sous réserve des conditions prescrites par l'Autorité.
- (2) Après que l'instruction de la demande et l'inspection de l'aérodrome seront achevées avec succès, l'AACB, en accordant une licence, annotera sur celle-ci les conditions relatives au type d'utilisation de l'aérodrome et d'autres précisions jugées nécessaires.
- (3) Sous réserve de l'alinéa (4) du présent article, une licence d'aérodrome peut être délivrée à un aérodrome destiné à l'usage public, à condition que cet aérodrome soit à tout moment disponible à toutes les personnes dans les mêmes conditions.
- (4) Un exploitant d'aérodrome peut refuser l'utilisation de son aérodrome par un aéronef, sauf dans une situation d'urgence.

### **Article 15 : Délivrance d'une licence d'aérodrome**

- (1) Avant de délivrer une licence d'aérodrome, l'Autorité doit 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) les caractéristiques physiques de l'aérodrome et de ses environs sont sans danger pour les aéronefs;
  - (c) les procédures d'exploitation de l'aérodrome assurent de façon satisfaisante la sécurité des aéronefs;
  - (d) la demande d'une licence est conforme aux règles de l'aviation civile établies en matière de sécurité.
- (2) La délivrance d'une licence d'aérodrome doit être soumise au respect des dispositions du présent règlement et des normes prescrites par l'Autorité et toute autre condition qui peut être spécifiée ou notifiée par l'Autorité lors d'une inspection ou d'un audit de sécurité.
- (3) L'Autorité peut refuser de délivrer une licence d'aérodrome à un postulant. Dans ce cas, elle doit notifier les raisons à celui-ci, par écrit, au plus tard 14 jours après avoir pris cette décision.
- (4) Personne ne doit exploiter un aérodrome de catégorie C ou D à moins qu'elle soit en possession d'une licence délivrée par l'Autorité.

**Article 16: Violation et non-conformité avec les conditions de délivrance d'une licence d'aérodrome**

- (1) La violation de toute condition en vertu de laquelle une licence d'aérodrome a été délivrée, y compris toute approbation, autorisation ou exemption, rend la licence non valide.
- (2) L'Autorité doit imposer des restrictions à l'exploitation et des sanctions à un aérodrome doté d'une licence d'aérodrome, dans le cas d'une non-conformité avec les exigences de la délivrance d'une licence d'aérodrome ou de toute non résolution d'une carence liée à la sécurité.

**Article 17: Licence d'aérodrome**

- (1) Une licence d'aérodrome doit spécifier :
- (a) la catégorie d'exploitation dont fait partie l'aérodrome et le code de référence de l'aérodrome ;
  - (b) les restrictions pour toute non-conformité ou déviation par rapport à la conception d'aérodrome appropriée, à l'exploitation ou aux normes d'équipement ;
  - (c) la période de validité de la licence d'aérodrome.
- (2) Une licence délivrée au titre du présent règlement n'est pas transférable.



### **Article 18 : Durée de validité d'une licence d'aérodrome**

- (1) Une licence d'aérodrome délivrée en vertu des dispositions du présent règlement a une validité de 2 ans et reste en vigueur jusqu'à ce qu'elle soit expirée, suspendue ou révoquée, en conformité avec l'article 21 du présent règlement.
- (2) Le titulaire d'une licence d'aérodrome suspendue ou annulée, doit la rendre à l'Autorité, au plus tard 30 jours après la suspension.
- (3) Sous réserve de l'alinéa (2) du présent article, le détenteur d'une licence d'aérodrome suspendue pour une période de moins de 30 jours, doit la remettre immédiatement.

### **Article 19 : Renouvellement d'une licence d'aérodrome**

- (1) Une demande de renouvellement doit être soumise à l'Autorité dans la forme prescrite par celle-ci et doit être accompagnée par :
  - (a) le manuel d'aérodrome si des modifications importantes ont été faites, après l'octroi de la licence d'aérodrome initiale ;
  - (b) les détails de toute non-conformité ou écart par rapport à la conception d'aérodrome appropriée, à l'exploitation ou aux normes d'équipement ;
  - (c) la description des redevances d'aérodrome telles qu'elles sont prescrites dans l'AIP ou dans un supplément d'AIP par l'Autorité ;
- (2) Une demande de renouvellement d'une licence d'aérodrome doit être soumise à l'Autorité 60 jours avant l'expiration de celle-ci.
- (3) Une demande de renouvellement d'une licence d'aérodrome doit être soumise à la conformité des dispositions du présent règlement et des normes prescrites par l'Autorité ainsi que de toute autre condition que l'Autorité peut spécifier ou notifier conformément aux procédures d'audit et d'inspection établies par celle-ci , avant son renouvellement.

### **Article 20 : Amendement d'une licence d'aérodrome**

- (1) Une demande d'amendement d'une licence d'aérodrome doit être soumise à l'Autorité dans la forme prescrite par celle-ci.
- (2) L'Autorité peut exiger qu'une demande de renouvellement soit accompagnée par les éléments ci-après ou une partie de ceux-ci :

- (a) un manuel d'aérodrome ;
  - (b) un plan du site de l'aérodrome ;
  - (c) un rapport d'évaluation de l'impact environnemental ;
  - (d) une lettre d'approbation émanant de l'autorité locale compétente ;
  - (e) les preuves des capacités financières de l'aérodrome ;
  - (f) les détails de toute non-conformité ou écart par rapport à la conception d'aérodrome appropriée, à l'exploitation ou aux normes d'équipement ;
  - (g) la description des redevances et taxes d'aérodrome telles qu'elles sont prescrites dans l'AIP ou dans un supplément d'AIP.
- (3) L'Autorité peut, au titre des conditions fournies à l'article 14 du présent règlement et lorsque c'est nécessaire, amender une licence d'aérodrome si :
- (a) une modification intervient dans l'utilisation ou l'exploitation de l'aérodrome ;
  - (b) une modification intervient dans la propriété ou la gestion de l'aérodrome ;
  - (c) le titulaire de la licence demande un amendement ;
  - (d) l'Autorité le juge nécessaire.

#### **Article 21 : Suspension et annulation d'une licence d'aérodrome**

- (1) L'Autorité peut suspendre une licence d'aérodrome lorsque:
- (a) à la suite d'une inspection ou d'un audit de sécurité, il est évident que le titulaire de la licence ne s'est pas conformé aux exigences prévues au présent règlement et n'a pas pu remédier à la non-conformité, dans un délai de 30 jours après une inspection ou un audit de sécurité.
  - (b) le titulaire de la licence empêche le personnel de l'Autorité de procéder à un audit de sécurité ou à une inspection ;
  - (c) le titulaire d'une licence d'aérodrome est sous séquestre de liquidation ou d'une procédure de faillite ;
  - (d) l'Autorité le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité aérienne ;
- (2) L'Autorité peut suspendre une licence pour une période ne dépassant pas 60 jours. Dans ce cas, elle doit notifier les raisons au titulaire de la licence par écrit.
- (3) Un exploitant d'aérodrome infligé d'une suspension de sa licence d'aérodrome peut réagir face à la suspension en soumettant à l'Autorité une réponse par écrit, dans un délai ne dépassant pas 14 jours, après qu'il ait été notifié de la suspension de sa licence.
- (4) Malgré la généralité de l'alinéa (3), l'Autorité peut suspendre tout ou partie des activités sur l'aérodrome, en attendant la réception des éléments qui constituent l'explication de la non-conformité à une exigence, de la part du titulaire.

- (5) L'exploitant d'aérodrome lésé par la suspension de sa licence d'aérodrome peut faire appel contre la suspension au Ministre ayant l'aviation civile dans ses attributions, dans un délai ne dépassant pas 30 jours après qu'il ait été notifié de la suspension de sa licence.
- (6) Dans l'appel interjeté au Ministre de tutelle, conformément à l'alinéa (5), le titulaire de la licence doit indiquer par écrit les raisons pour lesquelles à son avis la suspension doit être modifiée ou annulée.
- (7) Le Ministre de tutelle peut modifier ou annuler la suspension ordonnée en vertu de l'alinéa (2), sur base des motifs invoqués dans l'appel interjeté en vertu de l'alinéa (5).
- (8) Lorsque le titulaire d'une licence d'aérodrome suspendue ou annulée ne fait pas appel contre la suspension au Ministre, conformément à l'alinéa (5), l'Autorité peut annuler la licence et notifier ses raisons au titulaire.

#### **Article 22 : Remise d'une licence d'aérodrome**

- (1) En vertu de la disposition (2) du présent article, le titulaire d'une licence d'aérodrome peut céder la licence à l'Autorité, à tout moment.
- (2) Le titulaire d'une licence qui souhaite renoncer à celle-ci doit donner à l'Autorité au moins 30 jours à l'avance, par écrit, avant la date à laquelle la licence doit être remise.
- (3) L'Autorité procède à l'annulation de la licence à l'expiration de la période de préavis notifiée dans la disposition (2) du présent article ;
- (4) Lorsque l'expiration de la période susmentionnée dans la disposition (2) un aérodrome est abandonné ou n'est pas entretenu conformément aux conditions de la licence, le titulaire de la licence doit enlever, effacer ou modifier les marques prescrites en vertu de la disposition 51(f) du présent règlement.

#### **Article 23: Le Registre des Licences**

- (1) L'Autorité doit tenir un registre de toutes les licences délivrées conformément aux dispositions du présent règlement.
- (2) Le registre doit contenir :
  - (a) le nom complet du titulaire de la licence d'aérodrome ;
  - (b) la nationalité du titulaire de la licence ;

- (c) l'adresse postale, l'adresse physique, le numéro de téléphone, la télécopie et le courriel du titulaire de la licence ;
- (d) le nom et l'emplacement de l'aérodrome ;
- (e) le numéro de la licence ;
- (f) la date à laquelle la licence a été délivrée ;
- (g) toute autre information pertinente.

**Article 24 : Communication des informations par l'exploitant d'aérodrome**

Un exploitant d'aérodrome doit:

- (a) dans le cas d'une licence d'aérodrome délivrée pour usage public d'un aérodrome, notifier les périodes durant lesquelles l'aérodrome doit être disponible pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs et durant lesquelles les services d'instruction de vol sont opérationnels;
- (b) sur demande, fournir à une personne autorisée, les informations concernant la validité de sa licence.

## **CHAPITRE IV: CERTIFICATION DES AERODROMES**

### **Article 25 : Champ d'application**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux aérodrômes des catégories A et B.

### **Article 26 : Demande de certificat d'aérodrome**

Un postulant doit soumettre à l'approbation de l'Autorité une demande de certificat d'aérodrome établie dans la forme prescrite par celle-ci, accompagnée par les éléments ci-après :

- (a) deux copies du manuel d'aérodrome ;
- (b) un plan du site de l'aérodrome ;
- (c) un rapport de l'impact environnemental ;
- (d) une lettre d'approbation émanant de toute autorité locale compétente ;
- (e) les preuves des capacités financières de l'aérodrome ;
- (f) les détails de toute non-conformité ou les écarts par rapport à la conception appropriée de l'aérodrome, à l'exploitation ou aux normes d'équipement;
- (g) la description des redevances d'aérodrome telles qu'elles sont prescrites dans l'AIP ou dans une circulaire aéronautique.

### **Article 27 : Conditions de la délivrance d'un certificat d'aérodrome**

- (1) Un certificat d'aérodrome doit être délivré sous réserve des conditions prescrites par l'Autorité.
- (2) Après que l'instruction de la demande et l'inspection de l'aérodrome seront achevées avec succès, l'Autorité, en accordant le certificat, annotera sur celui-ci les conditions relatives au type d'utilisation et d'autres précisions qu'elle peut juger nécessaires.

### **Article 28: Délivrance d'un certificat d'aérodrome**

- (1) L'Autorité doit délivrer le certificat dans la forme prescrite et généralement lorsqu'elle est convaincue que :
  - (a) le postulant et son personnel sont en nombre suffisant et possèdent les compétences et l'expérience requises pour exploiter et entretenir un aérodrome ;
  - (b) le manuel d'aérodrome soumis à l'Autorité contient toutes les informations nécessaires ;

- (c) les installations, les services et les équipements de l'aérodrome sont établis en conformité avec les normes et pratiques approuvées par l'Autorité ;
  - (d) les procédures d'exploitation de l'aérodrome prévoient des dispositions de sécurité des aéronefs ;
  - (e) un système de gestion de sécurité approuvé est mise en place ;
  - (f) le demandeur ait institué sur son aérodrome un programme de sécurité de l'aviation en conformité avec les règles de l'aviation civile en matière de sécurité ;
- (2) La délivrance d'un certificat d'aérodrome doit être soumise à la conformité avec les règlements, les normes et pratiques établis par l'Autorité et toute autre condition qui peut être spécifiée par celle-ci à la suite d'une inspection ou d'un audit de sécurité.
- (3) L'Autorité peut refuser de délivrer un certificat d'aérodrome au postulant. Dans ce cas, l'Autorité doit en aviser le requérant par écrit, les raisons du refus, au plus tard 14 jours après avoir pris cette décision.

**Article 29 : Violation des conditions du certificat et non-conformité avec les exigences de certification.**

- (1) La violation de toute condition, en vertu de laquelle un certificat est délivré, y compris toute approbation, autorisation ou exemption rend le certificat non valide.
- (2) L'Autorité doit imposer des restrictions d'exploitation ou des sanctions à l'aérodrome certifié, en cas de non-conformité avec les exigences de certification ou de toute carence de sécurité non résolue.

**Article 30 : Certification des aérodromes utilisés pour les opérations internationales**

- (1) Personne ne doit exploiter un aérodrome à moins qu'elle soit en possession d'un certificat délivré en vertu des dispositions du présent chapitre.
- (2) Un certificat d'aérodrome délivré au titre du présent règlement n'est pas transférable.

**Article 31 : Validité d'un certificat d'aérodrome**

- (3) Le certificat d'aérodrome doit avoir une validité d'un an, à moins qu'il soit suspendu, annulé ou révoqué conformément aux dispositions du présent règlement.

**Article 32: Renouveau d'un certificat d'aérodrome**

- (1) Une demande de renouvellement du certificat d'aérodrome doit être soumise à l'Autorité dans la forme prescrite par celle-ci et doit être accompagnée par :

- (a) le manuel d'aérodrome si des changements importants ont été opérés après la certification initiale ;
  - (b) les précisions sur les écarts de conception et d'exploitation de l'aérodrome ou de conformité avec les normes d'équipement ;
  - (c) la description des redevances d'aérodrome telles qu'elles sont prescrites dans l'AIP ou dans une circulaire aéronautique par l'Autorité ;
- (2) Une demande de renouvellement doit être soumise à l'Autorité 60 jours avant l'expiration du certificat d'aérodrome ;
- (3) Une demande de renouvellement d'un certificat d'aérodrome doit être soumise au respect des dispositions du présent règlement, des normes prescrites par l'Autorité et de toute condition qui peut être précisée ou notifiée par l'Autorité à l'issue d'une inspection ou d'un audit de sécurité, avant le renouvellement du certificat.

### **Article 33 : Amendement d'un certificat d'aérodrome**

- (1) Une demande de modification d'un certificat doit être présentée dans la forme prescrite par l'Autorité.
- (2) L'Autorité peut demander qu'une demande d'amendement d'un certificat d'aérodrome soit accompagnée de tout ou partie des éléments ci-après :
- (a) deux copies du manuel d'aérodrome ;
  - (b) un plan du site de l'aérodrome ;
  - (c) un rapport d'évaluation de l'impact environnemental ;
  - (d) une lettre d'approbation émanant de toute autorité locale compétente ;
  - (e) les preuves des capacités financières de l'aérodrome ;
  - (f) les détails de toute non-conformité ou les écarts par rapport à la conception d'aérodrome appropriée, à l'exploitation ou aux normes d'équipement ;
  - (g) la description des redevances d'aérodrome telles qu'elles sont prescrites dans l'AIP ou l'AIC par l'Autorité.
- (3) L'Autorité peut, à condition que les exigences de la délivrance d'un certificat d'aérodrome évoquées à l'article 27 du présent règlement soient observées, au cas échéant, amender un certificat d'aérodrome :
- (a) lorsqu'il y a un changement lié à l'utilisation ou à l'exploitation de l'aérodrome ;
  - (b) lorsqu'il y a un changement dans les limites de l'aérodrome ;
  - (c) si le titulaire du certificat d'aérodrome demande un amendement ;
  - (d) si l'Autorité le juge nécessaire.

## **Article 34 : Suspension d'un certificat d'aérodrome**

- (1) L'Autorité peut suspendre un certificat d'aérodrome lorsque :
  - (a) à la suite d'une inspection ou d'un audit de sécurité, il est évident que le titulaire du certificat ne s'est pas conformé aux exigences prévues au présent règlement et n'a pas pu remédier à la non-conformité dans un délai de 30 jours après l'inspection ou l'audit de sécurité;
  - (b) le titulaire du certificat empêche l'Autorité de procéder à une inspection ou audit de sécurité ;
  - (c) le titulaire du certificat est sous séquestre de liquidation ou d'une procédure de faillite ;
  - (d) l'Autorité le juge nécessaire dans l'intérêt de la sécurité de l'aviation.
- (2) L'Autorité peut, en donnant des raisons au titulaire d'un certificat, suspendre le certificat d'aérodrome pour une période ne dépassant pas 60 jours.
- (3) Le titulaire d'un certificat infligé d'une suspension de son certificat d'aérodrome en vertu de l'alinéa (2) peut soumettre à l'Autorité une réponse par écrit dans un délai ne dépassant pas 14 jours.
- (4) Malgré l'alinéa (3) du présent article, l'Autorité peut suspendre toutes ou partie des opérations de navigation aérienne d'un aérodrome en attendant la réception des éléments qui constituent l'explication de la non-conformité à une exigence, de la part du titulaire du certificat.
- (5) Le titulaire d'un certificat lésé par la suspension de son certificat d'aérodrome peut faire appel contre la suspension au Ministre ayant l'aviation civile dans ces attributions, au plus tard 30 jours, après qu'il ait été notifié de la suspension par l'Autorité.
- (6) Dans l'appel interjeté au Ministre de tutelle en vertu de l'alinéa (5) du présent article, le titulaire d'un certificat doit indiquer par écrit les raisons pour lesquelles à son avis, la suspension doit être modifiée ou annulée.
- (7) Le Ministre peut modifier ou annuler la suspension ordonnée en vertu de l'alinéa (2) sous réserve des motifs invoqués dans le pourvoi, au titre de l'alinéa (5).
- (8) Lorsque le titulaire d'un certificat ne fait pas appel contre la suspension, conformément à l'alinéa (5) du présent article, l'Autorité peut annuler le certificat, et en aviser le titulaire, en donnant à celui-ci les raisons de la suspension.



### **Article 35 : Remise d'un certificat d'aérodrome**

- (1) Sous réserve de l'alinéa (2) du présent article, le titulaire d'un certificat peut remettre son certificat à l'Autorité à tout moment.
- (2) Le titulaire d'un certificat qui désire remettre son certificat doit en notifier l'Autorité par un préavis d'au moins 60 jours, avant la date à laquelle son certificat doit être remis à l'Autorité.
- (3) L'Autorité doit annuler le certificat à l'expiration de la période de préavis, conformément à l'alinéa (2).
- (4) Lorsque, après l'expiration de la période de préavis, un aérodrome est abandonné ou n'est pas entretenu conformément aux conditions du certificat, le titulaire du certificat doit supprimer, effacer ou modifier les marques prescrites visées à l'alinéa (f) de l'article 51.

### **Article 36 : Redevances et taxes d'un aérodrome certifié**

- (1) Le titulaire d'un certificat doit prescrire les frais d'utilisation de l'aérodrome ou des installations fournis à l'aérodrome pour la sécurité, la sûreté, l'efficacité ou la régularité de la navigation aérienne.
- (2) Le titulaire d'un certificat doit fournir des renseignements sur les frais perçus pour l'utilisation d'un aérodrome ou pour la prestation des services d'aérodrome, lorsque ceci est exigé par l'Autorité.
- (3) Malgré l'alinéa (1), l'Autorité peut, le cas échéant, prescrire les frais maximums qui peuvent être prélevés pour utilisation d'un aérodrome ou prestation des services d'aérodrome, pour une période bien déterminée.
- (4) Le titulaire d'un certificat d'aérodrome exploitant un aérodrome pour lequel l'Autorité fixe les redevances d'aérodrome conformément à l'alinéa (3), ne doit pas causer ou permettre toute perception de redevances en contravention des dispositions du présent article.
- (5) Le titulaire d'un certificat d'aérodrome exploitant un aérodrome pour lequel l'Autorité fixe les redevances d'aérodrome, veillera à ce que les droits y afférant, prescrits par l'Autorité, soient affichés dans un endroit bien en vue à l'aérodrome.

## **CHAPITRE V : OBLIGATIONS DE L'EXPLOITANT D'AERODROME**

### **Article 37: Champ d'application**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux aérodromes de toutes les catégories, sauf indication contraire spécifiée par l'Autorité.

### **Article 38: Respect des conditions**

Tout exploitant d'aérodrome doit se conformer aux conditions, s'il y en a qui sont inscrites sur une licence ou certificat.

### **Article 39: Compétence du personnel d'exploitation et de maintenance**

- (1) Tout exploitant doit s'assurer qu'il a un personnel suffisant en nombre, qualifié et compétent pour effectuer les activités d'exploitation et d'entretien d'aérodrome.
- (2) Si l'Autorité ou toute autre autorité gouvernementale compétente exige la certification des compétences pour le personnel visé à l'alinéa (1), tout exploitant d'aérodrome emploiera uniquement des personnes en possession de certificats de qualification.
- (3) Tout exploitant d'aérodrome doit mettre en œuvre un programme de développement des compétences de son personnel.

### **Article 40: Exploitation et maintenance d'un aérodrome**

- (1) Sous réserve des directives que l'Autorité peut émettre, l'exploitant doit exploiter et entretenir un aérodrome conformément aux procédures énoncées dans le manuel d'aérodrome.
- (2) Dans le but d'assurer la sécurité des aéronefs, l'Autorité peut donner des directives écrites à un exploitant d'aérodrome pour que les procédures énoncées dans le manuel d'aérodrome soient modifiées.
- (3) L'exploitant doit assurer une maintenance adéquate et efficace des installations d'aérodrome.
- (4) Lorsque les services de la circulation aérienne sont fournis sur un aérodrome, l'exploitant doit assurer la coordination avec les services de la circulation aérienne, afin de s'assurer de la sécurité de l'exploitation des aéronefs dans l'espace aérien associé à l'aérodrome.

### **Article 41 : Système de gestion de la sécurité**

- (1) Lorsque c'est nécessaire, tout exploitant d'aérodrome doit établir pour son aérodrome un SMS 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 améliorée.

- (2) Tout exploitant d'aérodrome doit obliger tous les 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 est chargé de la surveillance du respect des dispositions du présent règlement tel que spécifié dans l'annexe 1 au présent règlement.
- (3) Tout exploitant d'aérodrome doit exiger que tous les usagers d'aérodrome, y compris les concessionnaires de services aéronautiques, fournisseurs de services d'escale et autres organismes visés au paragraphe (2) coopèrent au programme de promotion de la sécurité de l'aérodrome et de sécurisation de son utilisation, en l'informant de tous les accidents, incidents, défauts ou pannes ayant des incidences sur la sécurité.
- (4) Le présent article ne s'applique pas aux aérodromes des catégories C et D.

#### **Article 42: Stockage des produits inflammables et d'autres marchandises dangereuses**

Personne ne peut stocker des combustibles, des matériaux pyrotechniques, et d'autres produits très dangereux ou inflammables sur un aérodrome, sauf sur autorisation de l'Autorité et conformément aux normes prescrites par celle-ci.

#### **Article 43: Mesures de sécurité contre l'incendie**

- (1) personne ne peut :
  - (a) fumer dans tout lieu, ou causer une flamme nue dans un endroit sur un aérodrome où cet acte est interdit par un avis affiché ;
  - (b) fumer ou causer une flamme nue dans un endroit de l'aérodrome, à proximité d'un aéronef ou de tout véhicule utilisé pour l'avitaillement d'un aéronef, ou d'un magasin dépotoir des combustibles liquides ou d'explosifs, qui peut être indiqué par a un avis interdisant de fumer à cet endroit ;
  - (c) volontairement donner une fausse alerte d'incendie à l'aérodrome ;
  - (d) saboter ou altérer n'importe quelle bobine de tuyau de lutte contre l'incendie, de prise d'eau ou de tout autre élément d'un équipement fourni pour les fins de lutte contre l'incendie ;
  - (e) garder, stocker, jeter ou décharger des liquides inflammables, des gaz, ou d'autres matières ayant les mêmes caractéristiques dans l'aéronef ou à l'aérodrome, sauf dans un endroit spécifiquement approuvé par l'exploitant d'aérodrome dans le but approprié à cette fin;

- (f) stocker ou acheminer tout matériel ou équipement de manière à constituer probablement un risque d'incendie.
- (2) L'exploitant doit afficher dans une place bien en vue une signalisation appropriée à l'égard des actes interdits par les dispositions du présent article.

#### **Article 44: Accès et opérations dans les zones à accès réglementé**

- (1) Personne ne peut accéder dans une zone de sûreté à accès réglementé (ZSAR) d'un aérodrome, sauf si elle a l'autorisation de l'exploitant d'aérodrome et sous réserve des conditions que celui-ci peut imposer.
- (2) Une personne autorisée à avoir accès à une ZSAR en vertu de la disposition (1) ne peut pas :
  - (a) se déplacer à bord d'un aéronef ou d'un véhicule dans la ZSAR sauf si elle a l'autorisation et est soumise aux instructions données par le personnel des services du trafic aérien ;
  - (b) se déplacer à bord d'un aéronef ou d'un véhicule dans une ZSAR de manière à mettre en danger la sécurité des personnes et des biens ;
  - (c) se servir d'une partie de l'aérodrome pour l'atterrissage ou le décollage, autre que la zone désignée à cette fin.

#### **Article 45 : Entrée ou sortie des zones à accès réglementé**

- (1) Une personne, un aéronef ou un véhicule ne peut entrer dans ou quitter une ZSAR d'un aérodrome, sauf par le biais de points d'entrée ou de sortie établis par l'exploitant d'aérodrome à cette fin.
- (2) Sauf en cas d'urgence ou à un endroit d'entrée ou de sortie approprié, établi par l'exploitant à cet effet, une personne :
  - (a) autre que la personne transportée dans un aéronef ou dans un véhicule ne peut entrer dans ou quitter une ZSAR;
  - (b) ne peut déplacer un aéronef ou un véhicule à destination ou en provenance d'une ZSAR.

#### **Article 46: Essai des moteurs d'un aéronef**

Personne ne peut tester les moteurs d'un aéronef sur un aérodrome, sauf à l'installation de maintenance d'aéronefs ou à un endroit désigné et approuvé par l'exploitant d'aérodrome.

## **Article 47: Actes interdits à l'aérodrome**

(1) Personne ne peut :

- (a) entraver ou gêner la bonne utilisation de l'aérodrome ;
- (b) faire blocage à toute personne exerçant ses fonctions à l'aérodrome ;
- (c) enlever ou détériorer un avis, un écrit, un document ou une marque au sol affiché ou placé par l'exploitant d'aérodrome ;
- (d) jeter, laisser ou faire tomber tout objet pouvant causer des dommages aux personnes ou des biens ;
- (e) décharger les déchets, sauf à un endroit prévu à cette fin par l'exploitant d'aérodrome ;
- (f) jeter ou déverser des substances capables de provoquer la pollution des eaux, qu'elles soient solides, liquides, vapeurs, gaz ou une combinaison de ceux-ci, sauf à un endroit prévu à cette fin par l'exploitant d'aérodrome.

(2) Sauf avec l'autorisation de l'exploitant d'aérodrome, une personne ne peut pas :

- (a) modifier n'importe quelle partie de l'aérodrome ou causer des interférences à un équipement utilisé pour l'exploitation de l'aérodrome ;
- (b) monter sur les murs, la clôture ou la barrière d'un aérodrome ;
- (c) manipuler les bagages des passagers ;
- (d) introduire ou conduire un véhicule dans une ZSAR d'aérodrome;
- (e) poser ou installer un obstacle sur une issue d'entrée ou sur un passage de l'aérodrome de manière à nuire le mouvement des autres usagers qui fréquentent la même issue ou le même passage.

## **Article 48 : Enlèvement d'obstacles à la surface de l'aérodrome**

L'exploitant d'aérodrome doit s'assurer de l'enlèvement que tout véhicule ou tout autre obstacle susceptible d'être un danger pour l'exploitation des aéronefs à l'aérodrome est enlevé.

## **Article 49: Maintien du programme de gestion de l'environnement**

- (1) L'exploitant d'aérodrome doit établir et maintenir un programme de gestion de l'environnement pour la région relevant de sa compétence et de la zone où la faune sauvage est susceptible d'être un danger pour l'exploitation des aéronefs.
- (2) L'exploitant d'aérodrome doit s'assurer que le programme de gestion de l'environnement établi pour son aérodrome minimise les effets de tous les dangers ou risques potentiels en tenant compte des dispositions de la législation sur la gestion de l'environnement.

## **Article 50 : Protection des aides à la navigation aérienne**

L'exploitant d'aérodrome doit, en consultation avec l'Autorité :

- (1) empêcher la construction de toute installation sur l'aérodrome, qui peut nuire au bon fonctionnement des aides visuelles à la navigation ou des installations du service du trafic aérien ;
- (2) éviter une interruption du signal optique ou électronique des aides à la navigation aérienne.

### **Article 51: Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome**

- (1) Tout exploitant d'aérodrome doit :
  - (a) maintenir l'aérodrome dans un bon état de fonctionnement ;
  - (b) empêcher l'accès à l'aérodrome des personnes non autorisées, des véhicules et animaux qui ne sont pas soumis au contrôle approprié et de tout autre obstacle ;
  - (c) marquer tous les obstacles conformément aux normes prescrites par l'Autorité ;
  - (d) informer l'Autorité de toute modification liée aux travaux d'aérodrome ;
  - (e) approuver l'installation d'indicateurs de direction du vent qui montrent la direction du vent et s'assurer qu'ils fonctionnent de manière satisfaisante ;
  - (f) maintenir les marques au sol et veiller à ce qu'elles soient bien visibles pour un aéronef qui effectue des opérations d'atterrissage ou roulant au sol ;
  - (g) s'assurer du bon état des installations disponibles et de la fiabilité du fonctionnement de tous ces équipements ;
  - (h) marquer les zones de l'aire de mouvement hors usage de façon appropriée ;
  - (i) informer l'Autorité lorsque l'aérodrome devient inutilisable pour toute cause ou si une partie quelconque de la surface de l'aire d'atterrissage se détériore à tel point que la sécurité de l'exploitation des aéronefs puisse être en danger ;
  - (j) soumettre à l'Autorité des rapports sur l'état de l'aérodrome tel que exigé par son administration ;
  - (k) s'assurer que les organismes exerçant des activités dans les aérodromes se conforment aux exigences de sécurité définies par l'exploitant d'aérodrome ;
  - (l) notifier à l'Autorité tous les incidents et accidents survenant à l'aérodrome.

### **Article 52: Inspection de l'aérodrome et l'accès sans entrave par l'inspecteur**

- (1) Avant qu'une licence ou un certificat d'aérodrome soit délivré(e) ou renouvelé(e), l'Autorité doit inspecter et mettre à l'épreuve les installations, les services et les équipements d'aérodrome, inspecter les documents et les dossiers de l'exploitant d'aérodrome et vérifier le SMS établi dans le but de s'assurer que la sécurité est maintenue à l'aérodrome.
- (2) Dans le but de faciliter les fonctions de l'Autorité visée à l'alinéa (1), un inspecteur agissant au nom de l'Autorité doit avoir accès sans entrave à toute partie de l'aérodrome ou une

installation de l'aérodrome, y compris l'équipement, les dossiers, les documents et le personnel.

### **Article 53: Exigences de Notifications et comptes rendus**

- (1) Tout exploitant d'aérodrome doit respecter l'obligation de communiquer à l'AACB, au contrôle de la circulation aérienne et aux pilotes, les notifications et les comptes rendus qui se rapportent à ce qui suit, dans les délais limites spécifiés :
  - (a) notification d'inexactitudes dans des publications de l'AIS ;
  - (b) notifications de modifications projetées des installations d'aérodrome, de l'équipement ou du niveau des services ;
  - (c) les circonstances qui peuvent exiger une notification immédiate, y compris les obstacles, les facteurs d'obstructions et les dangers, le niveau des services, la fermeture d'une partie de l'aire de mouvement d'aérodrome et toute autre condition qui pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation d'un aérodrome dont les mesures de précaution sont justifiées.
- (2) Lorsque l'exploitant d'aérodrome ne peut faire en sorte que les services de contrôle de la circulation aérienne et d'exploitation technique des aéronefs reçoivent la notification des circonstances visées à l'alinéa (1), il doit aussitôt en aviser directement les pilotes qui peuvent être affectés par les effets néfastes qui en découlent, conformément aux dispositions du présent article.

### **Article 54 : Inspections de l'aire de mouvement**

Un exploitant d'aérodrome doit effectuer des inspections de l'aire de mouvement chaque jour au moins une fois pour les aérodromes des catégories C et D, et au moins deux fois pour les aérodromes des catégories A et B.

### **Article 55: Inspections spéciales**

- (1) Un exploitant d'aérodrome doit inspecter l'aérodrome ;
  - (a) aussitôt que possible après tout accident ou incident ;
  - (b) au cours de toute période de construction ou de réparation d'une installation ou d'un équipement d'aérodrome dont le rôle est critique pour la sécurité de l'exploitation aérienne ;
  - (c) à tout autre moment quand il existe à l'aérodrome des circonstances susceptibles de compromettre la sécurité de l'aviation.
- (2) Tout exploitant doit notifier et déclarer à l'Autorité, dans les délais limites spécifiés, des informations sur toute inspection spéciale menée au titre de l'alinéa (1) du présent article.

### **Article 56: Avertissement**

Lorsqu'un aéronef évoluant à basse altitude au-dessus d'un aérodrome ou à ses abords, ou un aéronef circulant à la surface, est susceptible d'être dangereux pour les personnes ou pour le trafic de véhicules, tout exploitant d'aérodrome doit :

- (a) afficher des avertissements de danger sur toute voie publique située à proximité de l'aire de manœuvre ;
- (b) lorsque la voie publique n'est pas sous son contrôle, informer l'autorité responsable de l'existence du danger.

## **CHAPITRE VI: MANUEL D'AERODROME**

### **Article 57: Champ d'application**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux aérodromes de toutes les catégories, sauf indication contraire spécifiée par l'Autorité.

### **Article 58: Exigences du manuel d'aérodrome**

- (1) Tout exploitant d'aérodrome doit avoir pour celui-ci un manuel d'aérodrome.
- (2) Un manuel d'aérodrome doit :
  - (a) être dactylographié ou imprimé ;
  - (b) être signé par l'exploitant d'aérodrome ;
  - (c) être établi sous une forme qui facilite sa mise à jour ;
  - (d) avoir un système pour consigner les pages actuelles et les modifications, y compris une page où seront consignées les révisions;
  - (e) être organisé d'une manière qui facilitera le processus de préparation, d'examen et d'acceptation ou d'approbation.

### **Article 59 : Emplacement du manuel d'aérodrome**

- (1) Tout exploitant d'aérodrome doit fournir à l'AACB un exemplaire complet et à jour du manuel d'aérodrome ;



- (2) Tout exploitant d'aérodrome doit conserver à l'aérodrome au moins une copie du manuel d'aérodrome actualisé ;
- (3) Tout exploitant d'aérodrome doit mettre à la disposition du personnel autorisé de l'AACB une copie du manuel d'aérodrome pour inspection.

#### **Article 60: Renseignements à inclure dans le manuel d'aérodrome**

- (1) Un manuel d'aérodrome doit contenir toutes les informations et instructions nécessaires telles que spécifiées dans l'annexe 2 au présent règlement pour permettre au personnel d'aérodrome d'exercer ses fonctions efficacement.
- (2) Malgré la disposition (1) et dans la mesure où les renseignements sont applicables, un manuel pour un aérodrome de la catégorie A ou B doit comporter les indications fournies dans l'Annexe 2 au présent règlement, pour un aérodrome de la catégorie C les renseignements fournis, dans l'Annexe 3 et pour un aérodrome de la catégorie D, les mentions prévues à l'Annexe 4.

#### **Article 61: Modification du manuel d'aérodrome**

- (1) Afin de maintenir l'exactitude des informations contenues dans un manuel d'aérodrome :
  - (a) l'exploitant doit chaque fois que c'est nécessaire, modifier le manuel d'aérodrome ;
  - (b) l'Autorité peut émettre une directive écrite demandant à un exploitant d'aérodrome de modifier ou d'amender le manuel d'aérodrome.
- (2) Nonobstant l'alinéa (1), un exploitant doit soumettre l'amendement proposé à l'Autorité pour approbation, avant que le manuel d'aérodrome soit amendé.
- (3) L'Autorité doit approuver la modification apportée à un manuel d'aérodrome lorsque la modification est conforme aux exigences du présent règlement
- (4) Si une exemption est accordée à un exploitant d'aérodrome conformément aux dispositions du Chapitre XV, le manuel d'aérodrome doit contenir le numéro de l'avis d'exemption donné par l'Autorité, la date à laquelle l'exemption entre en vigueur ainsi que les conditions et procédures en vertu desquelles l'exemption a été accordée.

## **CHAPITRE VII: GESTION DES RISQUES DE LA FAUNE SAUVAGE**

### **Article 62: Champ d'application**

Dans ce chapitre, l'article 63 s'applique aux aéroports de toutes les catégories tandis que les articles 64, 65 et 66 ne s'appliquent qu'aux aéroports des catégories A et B.

### **Article 63: Animaux non admis dans les zones réglementées d'un aéroport**

- (1) Personne ne peut permettre ou causer la pénétration d'un animal ou le nourrir dans une zone d'accès restreint d'un aéroport.
- (2) Sous réserve de l'alinéa (1), une personne qui amène ou nourrit un animal dans une zone réglementée d'un aéroport doit veiller à ce que l'animal soit à tout moment sous un contrôle approprié.
- (3) Dans le présent règlement, «animal» signifie un animal ou un oiseau de compagnie.

### **Article 64: Gestion des risques de la faune sauvage**

- (1) L'exploitant doit, en consultation avec l'autorité chargée de la protection de l'environnement, prendre des mesures nécessaires pour maîtriser les dangers de la faune sauvage à l'aéroport.
- (2) L'exploitant doit s'assurer que les procédures pour faire face au danger de l'exploitation des avions par la présence de la faune sauvage sur l'aire de mouvement et autour de l'aéroport sont en place.
- (3) Le plan de gestion de la faune sauvage établi par un exploitant d'aéroport doit être approuvé par l'Autorité et faire partie du manuel d'aéroport.

### **Article 65 : Réduction des risques de la faune sauvage sur un aéroport**

- (1) Tout exploitant d'aéroport doit, en consultation avec l'autorité compétente chargée de la protection de l'environnement, prendre toutes les mesures appropriées pour minimiser les risques associés aux impacts de la faune sauvage.

- (2) L'exploitant doit prendre des mesures concrètes pour contrôler l'habitat des oiseaux sur et autour de l'aérodrome et disperser les oiseaux qui constituent un danger potentiel pour l'exploitation des aéronefs.
- (3) Un péril aviaire sur et autour d'un aérodrome doit être évalué par le biais de:
  - (a) la procédure établie pour l'enregistrement et la déclaration des impacts de la faune sauvage sur les aéronefs ;
  - (b) la collecte d'informations auprès des exploitants d'aéronefs et du personnel de l'aérodrome, ou toute autre personne, sur la présence d'oiseaux à l'aérodrome et au voisinage de celui-ci, qui constitue un danger potentiel pour l'exploitation des aéronefs ;
  - (c) une évaluation permanente du danger de la faune sauvage par du personnel compétent.
- (4) Tout exploitant doit collecter les impacts de la faune sauvage et les transmettre à l'Autorité qui doit les soumettre à l'OACI pour les inclure dans la base des données du système d'information des impacts d'oiseaux (IBIS).
- (5) Tout exploitant doit prendre des mesures pour diminuer le risque pour les opérations aériennes en adoptant des mesures pour réduire au minimum la probabilité d'une collision entre la faune sauvage et les aéronefs.
- (6) Tout exploitant doit consulter les autorités compétentes dans la prise des mesures pour éliminer ou prévenir la création des décharges de déchets ou toute autre source de déchets qui peuvent attirer des oiseaux sur et autour d'un aérodrome, sauf si une étude de la faune sauvage appropriée indique que les décharges ne sont pas susceptibles de créer des conditions propices à un problème du péril aviaire.
- (7) Sous réserve de l'alinéa (6), les sites d'enfouissement et des décharges ne doivent pas être situés à moins de 13 km d'une installation d'aérodrome et lorsqu'ils sont situés à proximité à une trajectoire d'approche et de décollage d'aérodrome, ils doivent faire l'objet d'une étude aéronautique.
- (8) Lorsque l'élimination des sites existants n'est pas possible, l'exploitant et les autorités compétentes doivent veiller à ce que tout le risque aux aéronefs causé par ces sites soit évalué et réduit le plus raisonnablement possible.
- (9) Tout exploitant doit surveiller l'environnement local, y compris toutes les activités qui peuvent attirer la faune sauvage et le programme de gestion du risque aviaire qui doit comprendre l'analyse de l'impact des activités menées sur les terres qui sont au voisinage de l'aérodrome.

- (10) Tout exploitant d'aérodrome doit établir des dossiers de tous les aspects de contrôle des risques d'oiseaux et soumettre un rapport de tous les impacts d'oiseaux à l'Autorité.

**Article 66 : Comité national de gestion des risques de la faune sauvage**

- (1) Un comité national de gestion des risques de la faune sauvage doit être institué aux fins :
- (a) d'analyser les problèmes liés aux dangers de la faune sauvage sur les aérodromes ;
  - (b) d'effectuer des recherches visant développement de la gestion des dangers de la faune sauvage ;
  - (c) d'agir comme une interface entre les exploitants d'aérodromes et les exploitants aériens;
  - (d) d'informer les exploitants d'aérodrome sur la gestion des risques de la faune sauvage ;
  - (e) d'examiner l'efficacité des programmes de gestion des risques de la faune sauvage sur les aérodromes et autour de ceux-ci ;
- (2) Le comité doit être établi par l'Autorité nationale responsable des aéroports et doit être composé des personnes provenant :
- (a) du ministère chargé de l'aviation civile, des collectivités locales, et de la défense ;
  - (b) de l'Autorité ;
  - (c) des exploitants d'aérodrome ;
  - (d) des exploitants d'aéronefs ;
  - (e) des fournisseurs de services de la navigation aérienne ;
  - (f) des agences responsables des services de la faune sauvage.
- (3) Le comité national de gestion des risques de la faune sauvage doit être présidé par le Directeur Général de l'aviation civile du Burundi.
- (4) Sans porter préjudice à l'alinéa (2), l'établissement et les fonctions du comité de gestion des risques de la faune sauvage doivent être en conformité avec les exigences prescrites par l'Autorité.

## **CHAPITRE VIII: SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT**

### **Article 67: Champ d'application**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux aérodromes de toutes les catégories, sauf indication contraire.

### **Article 68 : Exigences de la limitation d'obstacles**

- (1) Personne ne peut causer ou permettre l'érection d'un obstacle au niveau ou à proximité d'un aérodrome, lorsqu'il s'agit d'un obstacle qui peut empêcher l'exploitation des aéronefs d'être menée en toute sécurité ou rendre l'aérodrome inutilisable.
- (2) Personne ne peut causer ou permettre la pénétration d'un objet dans les surfaces de limitation d'obstacles, sans l'autorisation écrite de l'Autorité, lorsqu'il s'agit d'un objet qui peut entraîner une augmentation de l'altitude de franchissement d'obstacles ou de la hauteur d'une procédure d'approche aux instruments ou de toute procédure visuelle associée.
- (3) L'objet visé à l'alinéa (2) est tout nouvel objet ou extension d'un objet existant au-dessus d'une surface de limitation d'obstacles.
- (4) Les exigences liées à la détermination de l'altitude de franchissement d'obstacles et la hauteur applicable à la surface de limitation d'obstacles, doivent être conformes aux spécifications prescrites par l'Autorité.

### **Article 69 : Etablissement des surfaces de limitation d'obstacles**

- (1) Sous réserve des dispositions de l'article 10, l'exploitant doit s'assurer que les surfaces de limitation d'obstacles associées à l'aérodrome sont établies conformément aux normes prescrites par l'Autorité.
- (2) Tout exploitant d'aérodrome doit surveiller les surfaces de limitation d'obstacles autour de l'aérodrome, au-dessus desquelles des objets, bâtiments ou autres structures peuvent faire saillies.

### **Article 70 : Autorisation de bâtir dans le voisinage d'un aérodrome**

- (1) Personne ne peut construire un bâtiment ou tout autre édifice autour d'un aérodrome, sauf sur autorisation de l'Autorité.
- (2) Lorsque l'Autorité est consultée au sujet d'une construction proposée sous réserve de l'alinéa (1), elle doit faire une étude aéronautique de l'effet de la construction sur l'exploitation des aéronefs.

## **Article 71 : Enlèvement d'obstacles**

- (1) Une personne doit enlever tout obstacle à proximité de l'aérodrome, sauf si, après une étude aéronautique, l'Autorité estime que l'obstacle ne nuit pas à la sécurité ou n'est pas susceptible d'affecter sensiblement la régularité de l'exploitation des opérations de la navigation aérienne.
- (2) L'Autorité peut ordonner l'enlèvement de tout obstacle qui, selon son avis, constitue un danger pour l'exploitation des aéronefs.
- (3) Lorsque le propriétaire ne parvient pas à supprimer un obstacle dans le délai spécifié par l'Autorité, celle-ci doit l'enlever au prix du propriétaire de cet obstacle.

## **Article 72: Marquage et éclairage d'obstacles**

- (1) L'exploitant doit s'assurer que tout obstacle fixe est marqué et si la piste est utilisée la nuit, que cet obstacle est éclairé.
- (2) Les marques et les feux visés à l'alinéa (1) doivent être conformes aux directives prescrites par l'Autorité.
- (3) L'exploitant doit, si possible, veiller à ce que tous les obstacles fixes qui doivent être marqués conformément à l'alinéa (1) soient marqués tel que prescrit par l'Autorité.
- (4) Lorsque les conditions requises en vertu de l'alinéa (3) ne sont pas applicables, des balises ou fanions seront placés sur ou au-dessus des obstacles, sauf sur les obstacles qui sont suffisamment remarquables par leur forme, taille ou couleur peuvent ne pas être marqués.
- (5) L'exploitant doit veiller à ce que tout obstacle mobile soit marqué tel que prévu par l'Autorité ou qu'il soit doté d'un drapeau à son plus haut sommet.
- (6) Un obstacle éclairé conformément à l'alinéa (1) doit être indiqué par des feux d'obstacles à basse, moyenne ou haute intensité ou par une combinaison de ces feux conformément aux directives prescrites par l'Autorité.

## **Article 73: Aides visuelles pour signaler les obstacles**

Tout exploitant doit s'assurer que les aides visuelles utilisées pour identifier les obstacles sont frangibles et que celles qui sont situées à proximité d'une piste ou voie de circulation sont convenables pour préserver le dégagement des hélices et des capots des moteurs d'aéronefs à réaction.

## **Article 74: Objets à baliser ou à éclairer**

Tous les obstacles fixes qui s'étendent au-dessus des surfaces de montée au décollage d'un aérodrome doivent être marqués et lorsque la piste est utilisée la nuit, ces obstacles doivent être éclairés conformément aux normes prescrites par l'Autorité.

## **CHAPITRE IX: SERVITUDES AERONAUTIQUES DE BALISAGE**

### **Article 75 : Champ d'application**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux aérodromes de toutes les catégories, sauf indication contraire spécifiée par l'Autorité.

### **Article 76: Indicateurs de direction du vent**

- (1) Tout exploitant doit fournir et maintenir au moins un indicateur de direction du vent pour l'aérodrome.
- (2) L'indicateur de direction du vent requis en vertu de l'alinéa (1) doit être situé de manière à être visible à un aéronef en vol ou sur l'aire de mouvement et de telle manière à être à l'abri des effets de perturbations de l'air causées par les objets à proximité.
- (3) Les caractéristiques de l'indicateur de direction du vent, les méthodes et les procédures d'installation et d'entretien doivent être en conformité avec les méthodes et les procédures prescrites par l'Autorité.

### **Article 77: lampe de signalisation**

- (1) L'exploitant doit s'assurer qu'un feu de signalisation est fourni sur un aérodrome contrôlé.
- (2) Les caractéristiques et le mode de fonctionnement d'un feu de signalisation doivent être conformes aux spécifications prescrites par l'Autorité.
- (3) Le présent article ne s'applique qu'aux aérodromes de catégories A et B.

## **Article 78 : Panneau de signalisation et aire à signaux**

- (1) L'Autorité peut si elle le juge nécessaire, exiger qu'un panneau de signalisation et une aire à signaux soient fournis sur un aérodrome pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs.
- (2) Lorsqu'il est disponible, l'emplacement et les caractéristiques du panneau de signalisation doivent être conformes aux spécifications prescrites par l'Autorité.

## **Article 79: Marques au sol**

- (1) L'exploitant doit fournir des marques d'indication de l'axe de piste, de bord de piste, de seuil, de la zone de toucher des roues, de point d'attente sur une voie de service, d'aire de demi-tour sur piste, de point d'attente intermédiaire, d'axe de voie de circulation, de bords de voies de circulation, du prolongement d'arrêt ou de dégagement s'il existe ainsi que les lignes de sécurité d'aire de trafic sur un aérodrome, conformément aux spécifications prescrites par l'Autorité.
- (2) La marque d'identification d'une piste d'atterrissage doit être de couleur blanche.
- (3) les marques d'identification d'une voie de circulation, de l'aire de demi-tour sur piste et de poste de stationnement d'aéronef doivent être colorées en jaune.
- (4) Pour une piste en terre battue, l'application, l'emplacement et les caractéristiques des marques de bord de piste, du prolongement d'arrêt et de bord d'une voie de circulation doivent être conformes aux spécifications requises par l'Autorité.
- (5) Pour une piste en terre battue, l'application, l'emplacement et les caractéristiques des marques de bord de piste, des marques des bords du prolongement d'arrêt et des marques des bords d'une voie de circulation doivent être conformes aux spécifications requises par l'Autorité.

## **Article 80: Marque du point de vérification du VOR d'aérodrome**

- (1) Lorsqu'un point de vérification VOR d'aérodrome existe sur un aérodrome, l'exploitant doit s'assurer qu'il est indiqué par une marque ou un panneau indicateur du point de vérification VOR d'aérodrome.
- (2) L'emplacement du point de vérification VOR d'aérodrome et ses caractéristiques doivent être conformes aux spécifications prescrites par l'Autorité.
- (3) Le présent article ne s'applique qu'aux aérodromes des catégories A et B.



### **Article 81 : Marque de poste de stationnement d'aéronef**

Un exploitant d'aérodrome doit fournir des marques d'identification des postes de stationnement sur l'aire de trafic conformément aux spécifications prescrites par l'Autorité.

### **Article 82: Lignes de sécurité d'aire de trafic**

- (1) Un exploitant d'aérodrome doit fournir des lignes de sécurité sur l'aire de trafic telles que l'exigent la configuration des postes de stationnement et les installations au sol conformément aux spécifications prescrites par l'Autorité.
- (2) Les lignes de sécurité d'aire de trafic doivent avoir une couleur visible qui a le même contraste que celui d'une marque d'identification de poste de stationnement d'aéronefs.

### **Article 83 : Marque de point d'attente sur une voie de service**

- (1) Tout exploitant doit fournir une marque de point d'attente sur toutes les entrées de la route sur la piste.
- (2) Les marques de position d'attente prévues en vertu de l'alinéa (1) doivent être situées en travers la route sur toutes les positions d'attente.
- (3) La marque de point d'attente doit être telle que prescrite par l'Autorité.

### **Article 84: Marque d'obligation**

- (1) L'exploitant doit fournir un panneau d'instruction obligatoire ou une marque d'obligation pour identifier un emplacement au-delà duquel un aéronef ou un véhicule roulant au sol ne doit pas effectuer ses mouvements, sauf sur autorisation de la tour de contrôle.
- (2) Lorsqu'il est impossible d'installer un panneau d'une instruction obligatoire en conformité avec l'alinéa (1), une marque d'obligation sera apposée sur la surface de la chaussée.
- (3) L'emplacement et les caractéristiques d'une marque ou d'un panneau d'obligation doivent être conformes aux spécifications par l'Autorité.
- (4) L'exploitant doit fournir des signes pour transmettre des instructions obligatoires ou des informations sur une localisation spécifique ou une destination sur une aire de mouvement, ou fournir des orientations pour le contrôle de mouvements de surface.

### **Article 85: Marque d'indication**

- (1) Tout exploitant doit s'assurer qu'une marque d'indication conforme aux spécifications prescrites par l'Autorité est installée, lorsqu'un panneau d'indication est exigé et qu'il physiquement impossible de l'installer.
- (2) Des marques d'indication seront apposées avant et après les intersections complexes de voies de circulation ainsi qu'aux endroits où l'expérience opérationnelle a révélé que l'ajout de marques d'emplacement de voies de circulation pourrait aider les équipages de conduite dans leurs manœuvres au sol.

### **Article 86 : Aides visuelles utilisées pour identifier les zones d'emploi limité**

- (1) L'exploitant doit s'assurer que les zones d'emploi limité sont marquées de façon qu'elles soient bien visibles au pilote d'un aéronef qui effectue les opérations d'approche et d'atterrissage ou roulant au sol.
- (2) Sans porter préjudice à l'alinéa (1), les marques identifiant les zones d'emploi limité telles que les pistes et voies de circulation fermées, les chaussées ayant une faible portance, les zones pré-seuil et les zones qui ne conviennent pas au roulement des aéronefs doivent être apposées en conformité avec les spécifications requises par l'Autorité.

## **CHAPITRE X: ECLAIRAGE AERONAUTIQUE AU SOL**

### **Article 87: Champ d'application**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux aérodromes des catégories A et B.

### **Article 88 : Etablissement et entretien des feux aéronautiques au sol**

- (1) Un exploitant d'aérodrome doit établir et entretenir les feux aéronautiques au sol et tous les autres feux qui pourraient être nécessaires pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs et pour l'utilisation normale des pistes, des voies de circulation, de l'air de trafic, des seuils et extrémités de la piste ainsi que du prolongement d'arrêt s'il existe.
- (2) Lorsqu'un aérodrome est utilisé la nuit ou dans des conditions de mauvaise visibilité, l'exploitant doit s'assurer que les feux aéronautiques au sol et tous les autres feux sont installés sur l'aérodrome et sont bien adaptés à l'usage que l'on souhaite en faire.
- (3) Sans préjudice de l'alinéa (1), l'emplacement, les caractéristiques, le contrôle de l'intensité et les paramètres des feux aéronautiques au sol doivent être conformes aux spécifications prescrites par l'Autorité.
- (4) Un feu non-aéronautique au sol, qui, en raison de son intensité, sa configuration ou sa couleur, peut provoquer une confusion dans l'interprétation claire des feux aéronautiques au sol, doit être éteint, masqué ou modifié pour éliminer une telle situation de danger.
- (5) Sauf sur l'autorisation de l'Autorité, une personne ne peut pas établir, entretenir ou modifier le caractère d'une aide visuelle au sol, autre qu'une balise aéronautique qui fait partie du système d'éclairage pour l'exploitation des aéronefs.
- (6) personne ne peut :
  - (a) intentionnellement ou par négligence endommager un feu aéronautique au sol ;
  - (b) interférer une lumière d'un feu aéronautique au sol sans l'autorisation de l'exploitant.
- (7) L'Autorité ne doit pas accorder une autorisation au titre du présent article, sauf avec le consentement de l'autorité compétente dont la gestion des ressources énergétiques rentre dans ses attributions.

### **Article 89: Alimentation auxiliaire**

- (1) Un exploitant ne peut pas exploiter ou entretenir un aéroport dépourvu d'un éclairage de la piste, ou sans alimentation électrique auxiliaire.

### **Article 90: Balises aéronautiques**

- (3) Tout exploitant d'aéroport doit fournir sur chaque aéroport destiné à être utilisé pendant la nuit, un phare d'aéroport, lorsque :
  - (b) un aéronef navigue principalement par des moyens visuels ;
  - (c) une visibilité réduite est fréquente ;
  - (d) Il est difficile de localiser l'aéroport de l'air, en raison d'une lumière ambiante ou du terrain.
- (4) Une balise d'identification doit être fournie à un aéroport, qui est destiné à une utilisation de nuit et qui n'est pas facilement identifiable de l'air par d'autres moyens.
- (5) L'emplacement et les caractéristiques des phares d'aéroport et balise d'identification doivent être conformes aux spécifications prescrites par l'Autorité.

## **CHAPITRE XI: SERVICES D'EXPLOITATION, MATERIEL, ET INSTALLATIONS D'AERODROME**

### **Article 91: Champ d'application**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux aérodromes de toutes les catégories, sauf indication contraire, spécifiée par l'Autorité.

### **Article 92: Immigration, douanes et taxes**

L'Autorité peut, en consultation avec les autorités responsables de l'immigration, des douanes ou des taxes, notifier tout aérodrome qui est présenté comme, ou cesse d'être un endroit approprié pour l'atterrissage et le décollage des aéronefs aux fins de la législation relative à l'immigration, aux douanes ou aux taxes.

### **Article 93: Avitaillement d'un aéronef**

- (1) L'exploitant d'une installation de carburant d'aéronef ne peut pas autoriser que le carburant d'aéronef soit livré à cette installation sauf si :
- (a) lorsque le carburant est livré à l'installation du carburant d'aéronef, l'exploitant de l'installation est convaincu que :
    - (i) l'installation est conçue de manière à permettre le stockage et la distribution du carburant sans toutefois le rendre inapte à son usage dans un aéronef ;
    - (ii) l'installation est marquée d'une manière appropriée à la classe du carburant stocké ou lorsque différentes classes de carburants doivent être stockées séparément, que chaque dispositif de stockage est marqué(e) suivant la classe du carburant stocké;
    - (iii) dans le cas d'un approvisionnement vers l'installation ou une partie de l'installation à partir d'un camion-citerne ou de tout autre dispositif destiné à cet usage, le carburant ait été échantillonné ou est de la classe appropriée.
  - (b) lorsque le carburant d'aéronef est livré à partir de l'installation, l'exploitant de l'installation est convaincu qu'après l'échantillonnage, le carburant est bien approprié à l'usage dans un aéronef.
- (2) Tout exploitant d'une installation du carburant d'aéronef n'est pas autorisé à ravitailler un aéronef en carburant lorsqu'il y a une preuve tangible qui montre que le carburant n'est pas approprié à cette fin.

- (3) Tout exploitant d'une installation de carburant d'aéronef ne peut pas procéder à l'avitaillement d'un aéronef sur un aérodrome, sauf à un endroit approuvé par l'exploitant d'aérodrome.
- (4) sous réserve de l'alinéa (3) ci-dessus, l'exploitant d'une installation de carburant d'aéronef doit s'assurer de la conformité avec les conditions que l'exploitant d'aérodrome peut imposer, afin de protéger les personnes et les biens sur le terrain.
- (5) Tout exploitant d'une installation de carburant doit maintenir un registre des consommations pour chaque installation gérée par l'exploitant d'aérodrome.
- (6) Le registre visé à l'alinéa (5) doit comprendre :
  - (a) des précisions sur la teneur et la quantité du carburant d'aéronef livré et la date de livraison;
  - (b) les détails de tous les tests d'échantillonnage effectués sur le carburant d'aéronef et les résultats de ces tests;
  - (c) les détails de l'entretien et du nettoyage de l'installation.
- (7) L'exploitant d'une installation de carburant d'aéronef doit conserver le registre pour une période de 12 mois ou une période plus longue que l'Autorité peut exiger dans un cas particulier. Il doit également transmettre un rapport détaillé des activités liées aux consommations du carburant et à l'entretien de l'installation dans un délai raisonnable, après avoir été prié de le faire par l'Autorité ou par une personne autorisée.
- (8) Lorsqu'il apparaît que le carburant d'aéronefs peut être délivré en violation des dispositions du présent règlement, l'Autorité ou une personne autorisée doit ordonner l'exploitant de l'installation du carburant d'aéronef de ne pas autoriser l'avitaillement d'aéronefs à partir de cette installation, jusqu'à ce que la direction de celle-ci soit révoquée.
- (9) Aux fins du présent article:
  - (a) «carburant d'aéronef», signifie un combustible destiné à être utilisé dans un aéronef, et
  - (b) «installation du carburant d'aéronef» désigne tout appareil ou récipient, y compris les véhicules, conçus et adaptés à la conservation du carburant d'aéronef et l'avitaillement des aéronefs.

## **Article 94: Plan d'urgence d'aérodrome**

- (1) Un exploitant d'aérodrome doit établir un Plan d'urgence d'aérodrome à l'aérodrome, qui doit :
  - (a) être en proportion des opérations aériennes et d'autres activités menées à l'aérodrome ;
  - (b) assurer la coordination des actions à prendre pour les situations d'urgence survenant sur l'aérodrome et autour de celui-ci.
- (2) Une situation d'urgence est liée aux catastrophes naturelles et au sabotage, y compris les menaces à la bombe, la capture illicite d'aéronefs, l'effet de la manutention, le transport et le stockage inappropriés des marchandises dangereuses ainsi que les incendies des bâtiments.
- (3) Le plan d'urgence doit coordonner l'intervention de tous les organes existants qui, de l'avis des autorités compétentes, pourraient aider à faire face à une situation d'urgence;
  - (a) sur l'aérodrome :
    - (i) l'unité de contrôle de la circulation aérienne ;
    - (ii) les services de secours et de lutte contre l'incendie ;
    - (iii) l'administration de l'aérodrome ;
    - (iv) les services médicaux et d'ambulance ;
    - (v) les exploitants d'aéronefs ;
    - (vi) les services de sécurité ;
    - (vii) l'unité de police aéroportuaire.
  - (b) hors de l'aérodrome :
    - (i) les services d'incendie ;
    - (ii) la Police ;
    - (iii) les services médicaux ;
    - (iv) les hôpitaux ;

- (v) les forces armées ;
- (vi) la garde de patrouille portuaire.

(4) Le plan d'urgence doit indiquer au moins:

- (a) les types de situations d'urgence auxquels il est destiné à faire face;
- (b) les organes appelés à intervenir dans le plan;
- (c) la responsabilité et le rôle de chaque organe, du centre directeur des opérations d'urgence et du poste de commandement, pour chaque type de situation d'urgence;
- (d) les noms et les numéros de contact des services ou des personnes à contacter dans le cas d'une situation d'urgence donnée ;
- (e) un plan quadrillé de l'aérodrome et de ses abords immédiats.

(5) Le plan d'urgence d'aérodrome doit prendre en considération les principes des facteurs humains afin de favoriser l'intervention optimale de tous les organismes existants qui participent aux opérations d'urgence.

(6) Le présent article s'applique aux aérodromes de catégories A et B.

#### **Article 95: Comité de gestion des cas d'urgence**

- (1) Un exploitant d'un aérodrome doit former un comité de planification des cas de situation d'urgence pour discuter, définir et mettre en œuvre des modalités d'intervention en rapport avec la taille et le type d'aéronefs qui utilisent l'aérodrome.
- (2) Le présent article s'applique aux aérodromes des catégories A et B.

#### **Article 96: Exercices d'application du plan d'urgence d'aérodrome**

- (1) Le plan doit contenir des procédures pour la mise à l'épreuve périodique de son efficacité et pour l'analyse des résultats obtenus, en vue d'en améliorer l'efficacité.
- (2) Sans préjudice de l'alinéa (1) ci-dessus, le plan doit être mis à l'épreuve en procédant à :
  - (a) un exercice d'application à grande échelle à des intervalles ne dépassant deux ans ;



- (b) des exercices partiels du plan d'urgence, durant l'année intermédiaire, pour faire en sorte que toute insuffisance constatée au cours de l'exercice général soit corrigée.
- (3) Le présent article ne s'applique qu'aux aérodromes des catégories A et B.

**Article 97 : Centre de commandement des opérations d'urgence et poste de commandement mobile**

- (1) L'exploitant d'un aérodrome doit veiller à ce qu'un centre de commandement des opérations de secours fixe et un poste de commandement mobile à utiliser en cas d'urgence soient établis.
- (2) Le présent article ne s'applique qu'aux aérodromes de catégories A et B.

**Article 98: Urgences dans un environnement difficile**

- (1) Dans le cas des aérodromes situés près d'étendues d'eau ou de marécages au-dessus desquels s'effectue une portion appréciable des approches ou des départs, le plan doit prévoir la mise en œuvre rapide des services de sauvetage spécialisés appropriés et la coordination avec ces services.
- (2) Sur un aérodrome situé près d'étendues d'eau ou de marécages ou en terrain difficile, le plan d'urgence doit prévoir l'établissement, l'essai et l'évaluation, à intervalles réguliers, du délai d'intervention prédéterminé des services de sauvetage spécialisés. Le présent article ne s'applique qu'aux aérodromes de catégories A et B.

**Article 99: Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie**

- (1) L'exploitant doit mettre en place des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie correspondant à la catégorie de l'aérodrome telle qu'indiquée dans le tableau 2 du présent règlement.
- (2) Le niveau de protection assuré à un aérodrome en ce qui concerne le sauvetage et la lutte contre l'incendie doit correspondre à la catégorie d'aérodrome déterminée selon les principes énoncés aux alinéas (3) et (4) du présent article.
- (3) Pour des raisons de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, la catégorie d'aérodrome doit être déterminée en utilisant le tableau 2 du présent règlement et doit être

fonction de la longueur et de la largeur du fuselage de l'aéronef le plus long qui utilise normalement l'aérodrome.

- (4) Si après avoir établi la catégorie d'aérodrome correspondant à la longueur hors tout de l'aéronef, il apparaît que la largeur du fuselage de l'aéronef est supérieure à la largeur maximale prévue pour cette catégorie dans la colonne 3 du tableau 2 ci-après, l'aéronef doit être classé dans la catégorie immédiatement supérieure.

**Tableau 2: Catégorie d'aérodrome pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie**

<b>Catégorie d'aérodrome</b>	<b>Longueur hors tout de l'aéronef</b>	<b>Largeur maximale de l'avion</b>
1	0 m à 9 m non inclus	2m
2	9 m à 12m non inclus	2m
3	12m à 18 m non inclus	3m
4	18m à 24m non inclus	4m
5	24m à 28m non inclus	4m
6	28m à 39 m non inclus	5m
7	39m à 49m non inclus	5m
8	49 m à 61m non inclus	7m
9	61m à 76 m non inclus	7m
10	76 m à 90 m non inclus	8m

- (5) Les quantités d'eau spécifiées pour la production de mousse et les quantités d'agents complémentaires dont doivent être dotés les véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie doivent être celles qui sont spécifiées pour la catégorie d'aérodrome déterminée conformément aux alinéas (2), (3) et (4) et au Tableau 3 ci-dessous.
- (6) Les quantités d'eau pour la production de mousse peuvent être modifiées comme suit:
- (a) pour les aérodromes des catégories 1 et 2, il est permis de remplacer jusqu'à 100 % de la quantité d'eau spécifiée par un agent complémentaire ;
  - (b) pour les aérodromes des catégories 3 à 10, il est permis de remplacer jusqu'à 30 % de la quantité d'eau spécifiée par un agent complémentaire, lorsqu'on utilise une mousse satisfaisant au niveau A de performance.

**Tableau 3 : Quantités minimales d'agents extincteurs utilisables**

Catégorie d'aérodrome  (1)	Mousse satisfaisant au niveau de performance A		Mousse satisfaisant au niveau de performance B		Agents complémentaires
	Eau (1)  (2)	Débit solution de mousse (l/min)  (3)	Produit chimique sèche (DCP)  (kg)  (4)	Eau  (1)  (5)	Débit solution de mousse (l/min)  (6)
1	350	350	45	230	230
2	1000	800	90	670	550
3	1800	1300	135	1200	900
4	3600	2600	135	2400	1800
5	8100	4500	180	5400	3000
6	11800	6000	225	7900	4000
7	18200	7900	225	12100	5300
8	27300	10800	450	18200	7200
9	36400	13500	450	24300	9000
10	48200	16600	450	32300	11200

- (7) Les quantités d'eau indiquées dans les colonnes 2 et 4 du tableau 3 sont fondées sur la longueur hors tout des aéronefs d'une catégorie donnée. Dans les cas où il est prévu des opérations faisant appel à un aéronef de taille supérieure, il faut recalculer les quantités d'eau.
- (8) Tout autre agent complémentaire autre que la poudre chimique sèche, offrant un pouvoir extincteur équivalent, peut être utilisé.
- (9) L'objectif opérationnel du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie doit être un délai d'intervention maximum de 3 min pour atteindre quelque point que ce soit de chaque piste en service, dans les conditions optimales de visibilité et de l'état de la surface.
- (10) Tout le personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie doit être correctement formé, y compris la formation de la performance humaine et la coordination des équipes.

Le personnel doit participer aux exercices de lutte contre l'incendie adaptés aux types d'aéronefs qui utilisent l'aérodrome et au matériel dont celui-ci est doté pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie, et notamment à des exercices sur les feux de carburant alimentés sous pression.

- (11) Le nombre minimal de véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie prévu sur un aérodrome doit être tel qu'indiqué dans la 2<sup>ème</sup> colonne du tableau 4 du présent règlement. Il doit être déterminé en fonction de la catégorie d'aérodrome et correspondre au niveau de performance de la mousse spécifié dans la troisième colonne du tableau 3 du présent règlement.

**Tableau 4 : Le nombre minimum de véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie sur un aérodrome**

<b>Catégories d'aérodromes</b>	<b>Nombre minimal de véhicules de sauvetage et de lutte contre d'incendie</b>
1	1
2	1
3	1
4	1
5	1
6	2
7	2
8	3
9	3
10	3

- (12) L'Autorité peut prescrire d'autres moyens alternatifs de conformité avec la réglementation pour les aérodromes des catégories C et D.

## **Article 100: Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés au sol**

- (1) Tout aéroport doit être doté d'un plan d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci et le cas échéant, désigner un coordonnateur pour l'exécution de ce plan.
- (2) Le plan d'enlèvement des aéronefs immobilisés au sol sera basé sur les caractéristiques des aéronefs normalement susceptibles d'utiliser l'aéroport et doit comprendre notamment :
  - (a) une liste du matériel et du personnel disponibles sur l'aéroport ou au voisinage de celui-ci pour l'exécution du plan ;
  - (b) des dispositions permettant l'acheminement rapide d'engins de récupération qui peuvent être fournis par d'autres aéroports ou autres organismes compétents reconnus par l'Autorité;
  - (c) le nom du coordonnateur désigné pour l'exécution du plan.
- (3) Le plan d'enlèvement des aéronefs immobilisés au sol doit comprendre des procédures d'enlèvement d'un aéronef immobilisé sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci.
- (4) Le présent article ne s'applique pas aux aéroports des catégories C, D, sauf sur indication contraire notifiée par l'Autorité.

## **Article 101 : Service de gestion d'aire de trafic**

- (1) Lorsque le volume du trafic aérien et les conditions d'exploitation le justifient, un service approprié de gestion d'aire de trafic doit être fourni sur un aéroport.
- (2) le service de gestion d'aire de trafic établi en vertu de l'alinéa (1) doit être fourni par l'exploitant d'aéroport, ou par l'unité du service du trafic aérien, ou par la combinaison de ceux-ci, tel que ceci peut être précisé pour chaque catégorie d'aéroport, dans l'AIP ou dans une circulaire d'information aéronautique.
- (3) Sous réserve de l'alinéa (2), lorsque le service du trafic aérien ne participe à la gestion de l'aire de trafic, des procédures doivent être établies pour faciliter l'ordre de transition entre l'unité de gestion d'aire de trafic et la tour de contrôle d'aéroport.
- (4) Lorsque le service de gestion d'aire de trafic est établi, l'exploitant d'aéroport doit s'assurer que les moyens de radio communication sont fournis.
- (5) Lors de l'application des procédures applicables pour des opérations avec visibilité réduite, la circulation des personnes et des véhicules sur une aire de trafic doit être limitée au strict minimum.

- (6) Un véhicule d'urgence qui intervient dans une situation d'urgence doit avoir priorité sur tout le reste de la circulation à la surface.
- (7) Un véhicule qui se déplace sur une aire de trafic doit céder le passage à un véhicule d'urgence, à un aéronef qui circule ou se prépare à circuler au sol, qu'il soit poussé ou remorqué.
- (8) Un véhicule qui circule sur l'aire de trafic doit céder le passage aux autres véhicules conformément à la réglementation routière locale.
- (9) Le poste de stationnement d'aéronef doit être contrôlé visuellement afin que les dégagements recommandés soient assurés pour l'aéronef qui utilise ce poste de stationnement.
- (10) Le présent article ne s'applique qu'aux aérodromes des catégories A et B.

#### **Article 102: Entretien des aéronefs au sol**

- (1) Tout exploitant doit s'assurer que l'équipement d'extinction, convenant pour au moins à l'intervention initiale, en cas d'un incendie, est disponible pendant l'entretien d'un aéronef au sol, et qu'il y a moyen de demander rapidement l'intervention des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie pour les cas d'incendie ou de déversement important du carburant.
- (2) Lorsque les opérations d'avitaillement des aéronefs sont effectués alors que les passagers sont à bord, embarquent ou débarquent, l'exploitant doit s'assurer que l'équipement au sol est disposé de manière à permettre :
  - (a) l'utilisation d'un nombre suffisant d'issues pour assurer l'évacuation rapide des passagers ;
  - (b) l'établissement d'un parcours d'évacuation facile à partir de chacune des issues à utiliser dans le cas d'une situation d'urgence.

#### **Article 103: Exploitation des véhicules d'aérodrome**

- (1) Un véhicule ne doit être utilisé sur l'aire de manœuvre qu'en vertu d'une autorisation de la tour de contrôle d'aérodrome.
- (2) Un véhicule ne doit être utilisé sur une aire de trafic d'un aérodrome, qu'en vertu d'une autorisation de l'autorité compétente désignée.

- (3) Un véhicule destiné à être utilisé sur l'aire de mouvement doit avoir un gyrophare.
- (4) Le conducteur d'un véhicule sur l'aire de manœuvre doit se conformer aux consignes impératives indiquées au moyen des marques et des panneaux de signalisation, sauf autorisation contraire de la tour de contrôle d'aérodrome.
- (5) Le conducteur d'un véhicule sur l'aire de trafic doit se conformer aux consignes impératives indiquées au moyen des marques et des panneaux de signalisation, sauf autorisation contraire de l'exploitant d'aérodrome.
- (6) Le conducteur d'un véhicule circulant sur l'aire de mouvement doit respecter les consignes impératives indiquées au moyen des feux.
- (7) Le conducteur d'un véhicule sur l'aire de mouvement doit avoir une formation appropriée pour les tâches à accomplir et doit se conformer aux instructions de :
  - (a) la tour de contrôle d'aérodrome lorsqu'il se trouve sur l'aire de manœuvre ;
  - (b) l'autorité compétente désignée lorsqu'il se trouve sur l'aire de trafic.
- (8) Le conducteur d'un véhicule doté de radio doit établir des radiocommunications bidirectionnelles de qualité satisfaisante avec la tour de contrôle d'aérodrome avant de pénétrer sur l'aire de manœuvre et avec l'autorité compétente désignée avant de pénétrer sur l'aire de trafic. Le conducteur doit rester constamment à l'écoute sur la fréquence assignée lorsqu'il se trouve sur l'aire de mouvement.
- (9) Le présent article ne s'applique pas aux aérodromes des catégories C, D, sauf indication contraire annotée par l'Autorité sur la licence d'aérodrome.

#### **Article 104: Clôtures de l'aérodrome et des installations**

- (1) Des clôtures et barrières appropriées doivent être placées sur les aérodromes pour :
  - (a) empêcher l'accès à l'aire de mouvement des animaux susceptibles d'être un danger pour l'exploitation des aéronefs ;
  - (b) empêcher une personne non autorisée d'avoir l'accès par inadvertance ou de façon préméditée aux zones de l'aérodrome interdites au public.
- (2) Des mesures appropriées doivent être prises pour empêcher les personnes non autorisées d'avoir l'accès, par inadvertance ou de façon préméditée, aux installations et services au sol qui sont indispensables à la sécurité de l'aviation civile et qui sont situés hors de l'aérodrome.

- (3) La clôture et les barrières requises au titre de l'alinéa (1) doivent être placées de manière à séparer les zones ouvertes au public de l'aire de mouvement et d'autres installations de l'aérodrome qui sont vitales pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs.
- (4) Lorsqu'un niveau supérieur de sécurité est jugé nécessaire, une zone dégagée doit être aménagée de part et d'autre des clôtures ou barrières pour en rendre le franchissement plus difficile et faciliter la tâche des patrouilles. Il faut construire autour de l'aérodrome, et en deçà de la clôture, une route destinée à la fois au passage du personnel de maintenance et aux patrouilles de sécurité.
- (5) Si l'Autorité le juge nécessaire pour des raisons de sécurité, la clôture et autres barrières destinées à la protection de l'aérodrome et de ses installations doivent être éclairées au niveau minimal indispensable. Il faudra envisager de disposer des feux de manière à éclairer le sol d'un côté comme de l'autre de la clôture ou de la barrière, surtout aux points d'accès.
- (6) Le présent article s'applique aux aérodromes des catégories A et B.

#### **Article 105: Maintien du programme d'inspection de sécurité**

- (1) L'exploitant d'aérodrome doit établir et maintenir un programme d'inspection de sécurité de l'aérodrome.
- (2) Le programme d'inspection de sécurité doit :
  - (a) établir des procédures pour s'assurer que le personnel de l'aérodrome possède des compétences d'exécuter le programme de manière efficace ;
  - (b) produire des rapports afin d'assurer une correction rapide des conditions d'aérodrome dangereuses constatées pendant l'inspection.

#### **Article 106: Maintien du programme de prévention des incendies**

- (1) L'exploitant d'aérodrome doit maintenir un programme de prévention des incendies par des mesures préventives contre les incendies possibles sur l'aérodrome et identifier une personne chargée du maintien du programme de prévention de l'incendie des installations et d'autres infrastructures de l'aérodrome.
- (2) Si un aérodrome ne dispose pas des services de lutte contre l'incendie, l'exploitant d'aérodrome doit prendre les dispositions nécessaires avec l'autorité locale concernée ou toute autre autorité compétente pour maintenir un programme de prévention des incendies à l'aérodrome et doit être informé de toute condition dangereuse pour la rectification.



- (3) L'exploitant d'aérodrome doit s'assurer que des pratiques dangereuses qui peuvent provoquer un incendie ne sont pas effectuées sur l'aérodrome ou dans son voisinage.
- (4) Sous réserve de l'alinéa (3), lorsque les pratiques dangereuses sont effectuées lors de l'entretien sur un aérodrome, l'exploitant doit alerter les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie concernés d'être disponibles pour toute la durée de ces pratiques.

**Article 107: Accès des véhicules à l'aire de mouvement**

- (1) L'exploitant doit :
  - (a) limiter l'accès des véhicules utilisés pour l'exploitation des aéronefs à l'aire de manœuvre d'un aérodrome ;
  - (b) établir des procédures relatives à la sécurité d'accès à l'aire de manœuvre et à l'exploitation des véhicules au sol tel que prescrit par l'Autorité ;
  - (c) lorsque l'unité du trafic aérien est opérationnelle sur l'aérodrome, s'assurer que chaque véhicule roulant sur l'aire de manœuvre est contrôlé par :
    - (i) une communication radio bidirectionnelle entre le véhicule et l'ATS;
    - (ii) une communication radio d'accompagnement ou un véhicule d'escorte avec des mesures appropriées, y compris des signaux pour contrôler le véhicule, lorsque ce dernier n'est pas équipé de radio;
  - (d) établir des mesures adéquates pour s'assurer que les véhicules qui circulent sur l'aire de mouvement d'un aérodrome sont contrôlés par des signaux préétablis, conformément aux normes prescrites par l'Autorité, lorsque l'unité du service du trafic aérien n'est pas opérationnelle à l'aérodrome;
  - (e) s'assurer que toute personne qui conduit un véhicule sur l'aire de mouvement d'un aérodrome connaît et respecte les règles et procédures relatives à l'exploitation des véhicules au sol telles qu'elles sont prescrites par l'Autorité.
- (2) Toute personne qui a accès à l'aire de mouvement de l'aérodrome doit porter un gilet distinctif fluorescent de telle sorte qu'elle soit repérée facilement sur l'aire de mouvement.

## CHAPITRE XII: ENTRETIEN D'UN AERODROME

### Article 108: Champ d'application

- (1) Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent qu'aux aérodromes des catégories A et B.

### Article 109: Programme d'entretien

- (1) Il doit être institué sur chaque aérodrome un programme d'entretien, comprenant l'entretien préventif pour maintenir les installations dans un état qui ne nuit pas à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne.
- (2) Dans cet article :  
par « entretien préventif », on entend les travaux d'entretien programmés, entrepris de façon à prévenir toute défaillance ou détérioration des installations ; et,  
par « installations » on entend les chaussées, les aides visuelles, les clôtures, les réseaux de drainage et les bâtiments.

### Article 110: Entretien des chaussés

- (1) L'exploitant doit en tout temps s'assurer que :
  - (a) les surfaces de toutes les aires de mouvement, y compris des chaussées (pistes, voies de circulation et aires de trafic) et les zones adjacentes sont inspectées et que les conditions d'un suivi régulier sont établies dans le cadre d'un programme d'entretien préventif et correctif l'aérodrome avec l'objectif d'éviter et d'éliminer tous les corps étrangers en vrac ou débris qui pourraient causer des dommages à l'aéronef ou perturber les systèmes de fonctionnement de l'aéronef ;
  - (b) la surface des pistes doit être maintenue dans un état tel qu'il n'y aura pas formation d'irrégularités dangereuses comme les nids d'eau et les surfaces rugueuses ;
  - (c) les mesures des caractéristiques de frottement de la piste doivent être périodiquement mesurées au moyen d'un appareil auto mouillant de mesure continue de frottements ;
  - (d) les mesures correctives d'entretien doivent être prises lorsque les caractéristiques de frottement sur toute la piste ou une partie de celle-ci sont inférieures à un niveau minimal de frottement ou à un niveau minimal d'entretien prescrit.
  - (e) lorsqu'il y a des raisons qui prouvent que les caractéristiques de drainage d'une piste ou des portions de celle-ci sont mauvaises en raison des pentes ou des dépressions, et que les caractéristiques de frottement de cette piste doivent être évaluées dans des conditions naturelles ou simulées qui sont représentatives des conditions locales de pluie, des mesures correctives d'entretien sont prises selon les besoins;

- (f) lorsqu'une voie de circulation doit être utilisée par des aéronefs à turbomachines, la surface de ses accotements doit être entretenue de manière à être dégagée de tous les cailloux et autres objets qui pourraient pénétrer dans les moteurs des aéronefs;
- (g) la surface des pistes pavées, des voies de circulation et de l'aire de trafic, doivent être maintenues dans une condition qui assure les meilleures caractéristiques de frottement et une faible résistance au roulement;
- (h) l'eau stagnante, la boue, la poussière, l'huile, les dépôts de caoutchouc et d'autres contaminants doivent être enlevés pour minimiser l'accumulation, la priorité étant donnée aux pistes, aux voies de circulation, à l'aire de trafic, aux plates-formes d'attente des voies de circulation et d'autres zones, dans cet ordre.

### **Article 111 : Entretien préventif des aides visuelles à la navigation aérienne**

Un système d'entretien préventif des aides visuelles doit être mis en œuvre sur un aéroport pour assurer la fiabilité du balisage lumineux et celle des marques au sol.

- (1) Le système d'entretien préventif requis pour une piste avec approche de précision de catégorie I ou II doit comporter au moins les vérifications suivantes :
  - (a) une inspection visuelle et des mesures prises sur le terrain, de l'intensité, de l'ouverture des faisceaux et d'orientation des feux constituant les éléments particuliers du balisage lumineux d'approche et de piste ;
  - (b) un contrôle et des mesures des caractéristiques électriques de chaque circuit constituant le balisage lumineux d'approche et de piste ;
  - (c) un contrôle du bon fonctionnement des réglages de l'intensité lumineuse des feux de délimitation d'aire de trafic utilisés pour le contrôle de la circulation aérienne.
- (2) Les mesures de l'intensité, de l'ouverture de faisceaux et de calage prises sur le terrain concernant les feux du balisage lumineux d'approche et de piste équipant des pistes avec approche de précision de catégorie I ou II doivent être effectuées à l'aide d'une unité de mesure mobile offrant une précision suffisante pour analyser les caractéristiques de chaque feu.
- (3) La fréquence des mesures prises en ce qui concerne les feux qui équipent les pistes avec approche de précision de catégorie I ou II doit être fondée sur la densité de la circulation, le niveau local de pollution, la fiabilité du matériel de balisage lumineux installé et l'évaluation continue des mesures prises sur le terrain. En tout cas, elle ne doit pas être inférieure à deux fois par année pour ce qui est des feux encastrés, et à une fois par année pour ce qui a trait aux autres feux.

- (4) Tout exploitant qui est tenu d'utiliser un système d'entretien préventif pour les pistes aux instruments avec approche de précision des catégories I et II, et pour des opérations dans des conditions de portée visuelle de la piste inférieures, doit se conformer aux spécifications prescrites par l'Autorité.

**Article 112 : Activités de construction ou d'entretien pendant les opérations par faible visibilité**

Les travaux de construction ou d'entretien ne doivent pas être effectués à proximité des systèmes électriques d'aérodrome durant les périodes où les procédures d'exploitation des aéronefs par faible visibilité sont appliquées.

**Article 113: Travaux d'aérodrome**

- (1) Les mesures de précaution doivent être établies pour s'assurer que toute activité effectuée sur un aérodrome ne compromet pas la sécurité d'exploitation des aéronefs.
- (2) Les mesures de précaution visées à l'alinéa (1) doivent être conformes aux normes prescrites par l'Autorité.

**CHAPITRE XIII : SYSTEMES ELECTRIQUES**

**Article 114: Champ d'application**

- (1) Les dispositions du présent chapitre doivent s'appliquer aux aérodromes des catégories A et B.
- (2) Cette partie peut s'appliquer aux aérodromes des catégories C and D lorsque l'Autorité le juge nécessaire.

**Article 115: Système d'alimentation électrique des installations de la navigation aérienne**

- (1) Les aérodromes doivent disposer d'une alimentation électrique principale appropriée permettant d'assurer la sécurité du fonctionnement des installations de la navigation aérienne.

- (2) Les systèmes d'alimentation électrique des aides visuelles et des installations de radionavigation des aérodromes doivent être conçus et réalisés de telle manière qu'en cas de panne d'un équipement, des indications visuelles et non visuelles inadéquates ou trompeuses ne soient pas données aux pilotes.
- (3) Le dispositif de connexion de l'alimentation électrique des installations nécessitant une alimentation auxiliaire doit être tel qu'en cas de panne de la source principale d'énergie, ces installations se trouvent automatiquement branchées sur la source d'alimentation auxiliaire.
- (4) Les installations d'aérodrome ci-après doivent être raccordées à une alimentation électrique auxiliaire capable de les prendre en charge en cas de panne du système d'alimentation principal :
- (a) le projecteur de signalisation et l'éclairage minimal nécessaires au personnel des services de la circulation aérienne dans l'exercice de ses fonctions ;
  - (c) tous les feux d'obstacles qui, de l'avis de l'autorité compétente, sont indispensables à la sécurité des vols de nuit ;
  - (d) les feux d'approche, de piste et de voie de circulation ;
  - (e) l'équipement météorologique ;
  - (f) l'équipement et les installations indispensables aux services d'aérodrome qui interviennent en cas d'urgence ;
  - (g) l'éclairage de l'aire de stationnement et du parking des aéronefs ;
  - (h) l'éclairage des points de l'aire de trafic où les passagers peuvent circuler.
- (5) En cas de panne le temps maximal de commutation entre l'absence de la source d'énergie primaire et la présence de la source secondaire d'alimentation pour les installations visées à l'alinéa (4) est indiqué dans le tableau 5 du présent règlement ci-après.

**Tableau 5: Spécifications relatives à l'alimentation électrique auxiliaire**

<b>Piste</b>	<b>Balisage lumineux à alimenter</b>	<b>Délais maximum de commutation</b>
Avec approche à vue	Indicateurs visuels de pente d'approche <sup>a</sup>	15 secondes
	Bord de piste <sup>b</sup>	15 secondes
	Seuil de piste <sup>b</sup>	15 secondes
	Extrémité de piste <sup>b</sup>	15 secondes
	Obstacle	15 secondes

Avec approche classique	Dispositif lumineux d'approche Indicateurs visuels de pente d'approche <sup>a,d</sup> Bord de piste <sup>d</sup> Seuil de piste <sup>d</sup> Extrémité de piste Obstacle <sup>a</sup>	15 secondes 15 secondes 15 secondes 15 secondes 15 secondes 15 secondes
Avec approche de précision, catégorie I	Dispositif lumineux d'approche Bord de piste <sup>d</sup> Indicateurs visuels de pente d'approche <sup>a,d</sup> Seuil de piste <sup>d</sup> Extrémité de piste Voie de circulation essentielle <sup>a</sup> Obstacle <sup>a</sup>	15 secondes 15 secondes 15 secondes 15 secondes 15 secondes 15 secondes 15 secondes
Avec approche de précision, catégorie II/III	300 premiers mètres du balisage lumineux d'approche Autres parties du balisage lumineux d'approche Obstacle <sup>a</sup> Bord de piste Seuil de piste Extrémité de piste Axe de piste Zone de toucher des roues Toutes les barres d'arrêt Voie de circulation essentielle	1 seconde 15 secondes 15 secondes 15 secondes 15 secondes 1 seconde 1 seconde 1 seconde 1 seconde 1 seconde 15 secondes
Piste de décollage destinée à être utilisée lorsque la portée visuelle de piste est inférieure à 800 m	Bord de piste Extrémité de piste Axe de piste Toutes les barres d'arrêt Voie de circulation essentielle Obstacle <sup>a</sup>	15 secondes 1 seconde 1 seconde 1 seconde 15 secondes 15 secondes

**N.B :**

- a. Dotés d'une alimentation auxiliaire lorsque leur fonctionnement est indispensable à la sécurité des vols.
- b. 1 Sur les aérodromes équipés d'un balisage de piste, mais ne disposant pas d'une source d'alimentation électrique auxiliaire.
- c. 1 seconde s'il n'y a pas de feux d'axe de piste.
- d. 1 seconde si les vols sont effectués au-dessus d'un terrain dangereux ou escarpé.

## **CHAPITRE XIV : INFORMATIONS A FOURNIR AUX SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE**

### **Article 116 : Champ d'application**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux aérodromes de toutes les catégories.

### **Article 117 : Informations à fournir aux usagers d'un aérodrome**

- (1) Les informations relatives à l'exploitation de l'aérodrome et de ses installations jugées importantes pour l'exploitation d'aéronefs sur l'aérodrome, doivent parvenir aux usagers d'aérodrome.
- (2) Un exploitant d'aérodrome doit être responsable de toute notification aux services d'information aéronautique de n'importe quelle modification ou changement de l'état opérationnel d'un équipement ou du niveau des services. Les services d'information aéronautique se doivent être chargés par la suite de la publication dans l'AIP ou dans un supplément d'AIP, de n'importe quels changements en suspens en raison de la réparation d'un équipement ou d'une panne éventuelle qui probablement peut affecter les opérations de l'aviation.
- (3) Les informations relatives aux situations suivantes doivent être fournies aux pilotes et aux usagers d'aérodrome pour attirer leur attention :
  - (a) les travaux de construction ou de maintenance sur l'aire de manœuvre ou sur une aire immédiatement adjacente à celle-ci ;
  - (b) une portion de l'aire de manœuvre non utilisable ;
  - (c) l'état de la piste de décollage et d'atterrissage quand elle est affectée par l'eau, l'humidité ou les pièces humides ;
  - (d) quand il y a un aéronef garé ou présence d'autres objets sur une voie de circulation ou sur une aire immédiatement adjacente à celle-ci ;
  - (e) la présence d'autres dangers provisoires ;
  - (f) un dysfonctionnement de n'importe quelle partie du système d'éclairage d'aérodrome ou de l'alimentation électrique principale et auxiliaire ;
  - (g) un échec ou irrégularité de fonctionnement de n'importe quel équipement électronique d'approche ou d'aide à la navigation aérienne, ou d'une installation de communication aéronautique ;
  - (h) un changement des conditions d'observation pour obtenir la portée visuelle d'une piste d'atterrissage et de décollage ;
  - (i) toute autre information relative à l'état opérationnel d'un équipement ou d'une installation d'aide à la navigation aérienne.



**Article 118: Mesures à prendre pour tout évènement d'importance opérationnelle autre que celui concernant les équipements électroniques et les installations de communication.**

- (1) Lorsque l'une des conditions suivantes se produisent ou sont prévues, l'exploitant d'aérodrome doit prendre des mesures immédiates visant à modifier les informations contenues dans une circulaire d'information aéronautique et le cas échéant, promulguer la modification par un NOTAM à travers l'AIS :
  - (a) les changements dus à une partie de l'aire de manœuvre hors service ou liés aux distances déclarées, tout en sachant que l'augmentation des distances ne peut être faite qu'avec l'approbation de l'Autorité ;
  - (b) des changements importants dans les systèmes d'éclairage d'un aérodrome.
- (2) Un exploitant d'aérodrome ou une personne en charge d'une installation de navigation aérienne doit introduire une demande pour la diffusion d'un NOTAM, ou de modification d'une information contenue dans l'AIP à travers les services d'information aéronautique ou à travers d'autres voies établies par l'Autorité.

**Article 119: Mesures à prendre pour tout évènement d'importance opérationnelle qui est susceptible d'affecter les équipements électroniques et les installations de communication**

Un exploitant ou une personne en charge d'une installation de navigation aérienne doit demander la diffusion d'un NOTAM quand une des situations ci-après se présente sur l'aérodrome:

- (a) l'établissement ou le retrait d'un équipement électronique d'aide à la navigation ;
- (b) des changements dans la régularité et la fiabilité de l'exploitation d'un équipement électronique d'aide à la navigation aérienne ou d'une installation de communication aéronautique.

**Article 120: Compte-rendu des Données aéronautiques**

- (1) Tout exploitant d'aérodrome doit fournir à l'Autorité les données aéronautiques pour leur publication, tel que spécifié dans l'Annexe 5 au présent règlement.
- (2) L'intégrité des données aéronautiques doit être maintenue pendant tout le processus les concernant, depuis le mesurage ou la création jusqu'à la remise au prochain usager.

- (3) les données aéronautiques d'un aéroport doivent être déterminées et notifiées en conformité avec les exigences d'intégrité et de précision requises, tout en tenant compte des procédures de mise en place du système de qualité.
- (4) Les spécifications de précision des données aéronautiques sont fondées sur un niveau de confiance de 95 %, et à cet égard trois types des données de position à savoir : les points mesurés (par exemple: seuils de piste), points calculés (obtenus par calcul mathématique à partir de valeurs mesurées de points dans l'espace, de points de repère) et points déclarés (par exemple : points de limite de régions d'information de vol).
- (5) Sans préjudice des alinéas (1), (2), (3) et (4) du présent article, la détermination et la déclaration des données aéronautiques d'aéroport doivent être conformes aux méthodes de précision et d'intégrité prescrites par l'Autorité ou par la personne autorisée dont l'exploitation d'une installation ou d'un équipement d'aide à la navigation aérienne est sous sa responsabilité.
- (6) L'intégrité des données aéronautiques doit être maintenue pendant tout le processus les concernant, depuis le mesurage ou la création jusqu'à la remise au prochain usager. Les spécifications d'intégrité des données aéronautiques doivent être fondées sur le risque que peut entraîner l'altération des données ainsi que sur l'usage qui en est fait. En conséquence, la classification et les niveaux d'intégrité des données suivantes doivent être appliqués:

- (a) les données critiques, avec le niveau d'intégrité de  $1 \times 10^{-8}$ :

lorsqu'il y a une forte probabilité que la sécurité d'un aéronef soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe, lors de l'utilisation des données truquées.

- (b) les données essentielles, avec le niveau d'intégrité de  $1 \times 10^{-5}$ :

lorsqu'il y a une faible probabilité que la sécurité d'un aéronef en vol ou à l'atterrissage soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe, lors de l'utilisation des données truquées.

- (c) les données de routine, avec le niveau d'intégrité de  $1 \times 10^{-3}$ :

lorsqu'il y a une très faible probabilité que la sécurité d'un aéronef en vol ou à l'atterrissage soit sérieusement compromise, avec un risque de catastrophe, lors de l'utilisation des données truquées.

## CHAPITRE XV: EXEMPTIONS

### Article 121: Champ d'application

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux aérodrômes de toutes les catégories.

### Article 122: Demande d'exemption

- (1) Une personne peut soumettre une demande d'exemption à l'Autorité à l'égard de n'importe quelle disposition du présent règlement.
- (2) Une demande d'exemption à une des dispositions du présent règlement doit être soumise à l'Autorité au moins 60 jours avant la date effective proposée pour la mise en vigueur de la dispense.
- (3) Une demande d'exemption doit contenir :
  - (a) le nom, l'adresse postale, l'adresse physique, le numéro de téléphone, le fax et le courriel du demandeur ;
  - (b) les exigences particulières à partir desquelles le requérant demande une exemption ;
  - (c) la justification de l'exemption ;
  - (d) une description du type d'opérations à effectuer en vertu de l'exemption proposée ;
  - (e) la durée de l'exemption ;
  - (f) une description détaillée des moyens par lesquels le demandeur sera à mesure d'assurer un niveau de sécurité équivalent à celui établi par la réglementation une fois la dispense accordée ;
  - (g) un examen de toutes les questions de sécurité liées à l'exemption, y compris toute information sur les accidents ou incidents dont le demandeur est informé ;
  - (h) Toute information pertinente qui peut être exigée par l'Autorité.
- (4) Lorsque le demandeur sollicite un traitement d'urgence d'une demande d'exemption, la demande doit contenir les faits et les motifs à l'appui pour lesquels le délai d'introduire la demande spécifié à l'alinéa (2) du présent article n'a pas été respecté et des raisons satisfaisantes pour considérer l'urgence de la demande.
- (5) L'Autorité peut refuser une demande faite en vertu de l'alinéa (4) du présent article lorsque les raisons invoquées pour le traitement d'urgence ne sont pas convaincantes.
- (6) Une demande d'exemption doit être accompagnée par une redevance telle que prescrite par l'Autorité.

### **Article 123: Examen initial d'une demande d'exemption par l'Autorité**

- (1) L'Autorité doit examiner une demande d'exemption pour se rassurer de la conformité de celle-ci avec les conditions d'exemption telles qu'elles sont indiquées à l'article 122 ci-dessus.
- (2) Lorsque l'Autorité estime qu'une demande d'exemption est conforme aux exigences du présent chapitre et que l'examen de ses mérites sont justifiées, elle doit publier dans un quotidien local de large diffusion, le résumé de l'analyse faite à l'égard de la demande, au profit des commentaires du public, en précisant la date à laquelle ces commentaires doivent être reçus par l'Autorité pour examen.
- (3) Lorsque le demandeur ne satisfait pas aux exigences de l'article 122, l'Autorité doit informer le demandeur qu'aucune autre mesure ne sera prise pour considération de la demande.

### **Article 124: Evaluation de la demande d'exemption par l'Autorité**

- (1) L'Autorité doit procéder à une évaluation d'une demande d'exemption après l'examen initial afin de déterminer si :
  - (a) les motivations de la demande sont fiables pour s'assurer un niveau de sécurité équivalent à celui établi sous réserve des dispositions du présent règlement qui font objet de la demande d'exemption ;
  - (b) une subvention de l'exemption serait contraire aux normes applicables ;
  - (c) la demande est accordée ou refusée, les conditions ou les restrictions qui peuvent faire partie de l'exemption.
- (2) L'Autorité informe le demandeur par écrit et publie un rapport détaillé de son évaluation et la décision d'accorder ou de refuser l'exemption.
- (3) Le rapport visé à l'alinéa (2), doit préciser la durée de la dérogation, les conditions et les limites de l'exemption.

## **CHAPITRE XVI: DISPOSITIONS GENERALES**

### **Article 125: Champ d'application**

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent aux aérodromes de toutes les catégories.

### **Article 126: Changement de nom**

- (1) Le titulaire d'une licence ou d'un certificat d'aérodrome peut soumettre à l'Autorité une demande de changement de nom du titulaire de licence ou de certificat d'aérodrome.
- (2) La demande de changement de nom du titulaire de licence ou de certificat d'aérodrome doit être accompagnée par :
  - (a) le certificat ou licence d'aérodrome en cours de validité ;
  - (b) une ordonnance du tribunal, ou tout autre document authentifiant le changement de nom.
- (3) L'Autorité doit changer le nom du titulaire et délivrer une licence ou un certificat actualisé avec la mention appropriée.

### **Article 127: Changement d'adresse**

- (1) Le titulaire d'une licence ou d'un certificat d'aérodrome doit informer l'Autorité des changements ci-après :
  - (a) le changement de l'adresse physique 14 jours à l'avance ;
  - (b) le changement de l'adresse postale.
- (2) L'Autorité peut suspendre un certificat ou licence d'aérodrome lorsque le titulaire n'a pas informé l'Autorité de la modification de l'adresse physique dans le délai spécifié à l'alinéa (1).

### **Article 128: Usage et conservation des documents et données**

- (1) Personne ne peut :
  - (a) faire usage d'une licence, d'un certificat, ou de tout autre document délivré ou exigé au titre du présent règlement, qui est falsifié, modifié ou suspendu ou dont elle n'est pas titulaire;

- (b) falsifier ou altérer une licence, un certificat ou tout autre document délivré ou exigé en vertu du présent règlement;
  - (c) prêter une licence, un certificat ou tout autre document délivré ou exigé en vertu du présent règlement à toute autre personne;
  - (d) faire de fausses déclarations dans le but de se procurer pour elle-même ou pour compte d'autrui, d'une licence ou de tout autre document qui peut être livré en vertu des dispositions du présent règlement.
- (2) Nul ne peut, pendant la période où il est obligatoire de conserver un document :
- (e) falsifier une licence ou certificat d'aérodrome valide, ou être accusée d'une destruction des archives de documents délivrés ou dossiers établis sous réserve des dispositions du présent règlement ;
  - (f) faire sciemment, ou aider à produire de fausses annotations sur une licence ou sur un certificat ou dans un dossier établi en vertu du présent règlement ;
  - (g) omettre volontairement une annotation sur une licence ou certificat d'aérodrome ou dans un dossier établi en vertu du présent règlement.
- (3) Toute donnée requise d'être maintenue en vertu du présent règlement doit être enregistrée sur un support indélébile permanent.
- (4) Personne ne peut prétendre délivrer une licence, un certificat ou accorder une exemption aux fins du présent règlement, à moins qu'elle soit autorisée à le faire par l'Autorité.

#### **Article 129: Remplacement d'une licence ou d'un certificat d'aérodrome**

Le titulaire d'un certificat ou d'une licence qui souhaite un remplacement de sa licence ou de son certificat d'aérodrome doit soumettre sa demande à l'Autorité dans la forme prescrite par celle-ci.

#### **Article 130: Redevances aéronautiques**

- (1) L'Autorité doit spécifier et notifier les redevances à percevoir pour :
- (a) la délivrance, la validation, le renouvellement, ou la modification d'une licence, certificat d'aérodrome ou tout autre document, y compris les copies de ces documents ;
  - (b) l'engagement de tout examen de vérification, d'inspection ou d'enquête ;
  - (c) l'octroi de toute autorisation ou approbation requises pour l'application du présent règlement.
- (2) Lorsqu'une demande introduite exige le paiement d'une redevance en vertu de l'alinéa (1) ci-dessus, le candidat doit s'acquitter de tous les frais avant l'analyse de sa demande ;

- (3) Si le demandeur retire sa demande ou si cette dernière est refusée ou cesse d'avoir effet, l'Autorité ne rembourse pas le montant payé.

### **Article 131: Condition d'exploitation d'un aérodrome**

Personne ne peut exploiter un aérodrome doté d'une licence ou d'un certificat d'aérodrome en vertu du présent règlement si les installations et les caractéristiques de l'aérodrome ne correspondent pas aux besoins de l'aéronef critique qui normalement utilise cet aérodrome.

### **Article 132: Norme relative aux caractéristiques physiques**

Personne ne peut exploiter un aérodrome à moins que les caractéristiques physiques de l'aérodrome soient conformes aux normes prescrites approuvées et publiées par l'Autorité.

### **Article 133: Feu non aéronautique**

- (1) Personne ne peut disposer d'un feu non aéronautique dans le voisinage d'un aérodrome qui, par son éclat, met en danger la sécurité des aéronefs à l'arrivée comme au départ.
- (2) Si une lumière d'un feu non aéronautique apparaît comme étant source de danger de la sécurité des aéronefs, l'Autorité doit ordonner le propriétaire de l'endroit d'éteindre le feu et d'empêcher l'exposition de la lumière dans le délai imparti.
- (3) Si une lumière d'un phare de signalisation maritime qui est ou peut être visible à partir des eaux ou d'une zone destinée aux activités maritimes, le pouvoir de l'Autorité lui conféré en vertu du présent règlement ne doit pas être exercé, sauf avec le consentement de l'autorité maritime qui utilise le phare.

### **Article 134: Eclairage des obstacles à l'intérieur des surfaces d'atterrissage et de montée au décollage**

- (1) Un propriétaire ou une personne en charge d'un obstacle situé à l'intérieur des surfaces d'atterrissage et de décollage doit veiller à ce que cet obstacle soit équipé de feux d'obstacle d'une intensité constante de lumière rouge moyen :
- (d) placés au plus haut sommet de l'obstacle ;
  - (e) espacés dans la mesure du possible, à parts égales entre le sommet et le niveau du sol avec un intervalle ne dépassant pas trente-trois mètres, aux niveaux intermédiaires.
- (2) Lorsqu'un feu d'obstacle tombe en panne, le propriétaire doit le réparer ou le remplacer le plus tôt possible et quelles soient les conditions, dans un délai ne dépassant pas 24 heures après la panne.

- (3) Sous réserve de l'alinéa (2), un propriétaire ou une personne en charge d'un obstacle en route doit s'assurer que les feux d'obstacles sont disposés conformément aux règles du présent article.
- (4) Un propriétaire ou une personne en charge d'un obstacle en route doit veiller à ce que les feux d'obstacle soient disposés correctement à chaque niveau d'un obstacle, afin d'assurer l'exposition d'une lumière appropriée, dans toutes les directions.
- (5) L'Autorité peut ordonner qu'un obstacle en route soit équipé de feux supplémentaires qui doivent être placés dans des positions déterminées telles que l'Autorité puisse l'indiquer.
- (6) Aux fins du présent article :
  - (a) «obstacle en route» désigne tout bâtiment, construction ou tout objet érigé jusqu'à 100 mètres ou plus, au-dessus du niveau du sol, à l'exception d'un bâtiment ou toute autre structure qui est dans le voisinage de l'aérodrome ;
  - (b) «une lumière d'intensité moyenne stable» désigne un feu, qui est conforme aux caractéristiques décrites pour les feux de type C tel que spécifié dans le Manuel des normes d'aérodrome.

#### **Article 135: Utilisation des terres dans le voisinage d'un aérodrome**

Toutes les pratiques d'utilisation des terres qui se trouvent dans le voisinage d'un aérodrome doivent se conformer aux directives prescrites par l'Autorité.

#### **Article 136: Etudes aéronautiques**

Lorsqu'un aérodrome ne répond pas aux exigences d'une norme, l'Autorité peut déterminer, après la réalisation d'études aéronautiques, les conditions et procédures qui sont nécessaires pour assurer un niveau de sécurité équivalent à celui établi par la norme prescrite.

#### **Article 137: Ecart par rapport aux normes**

Tout écart par rapport à une norme prescrite ou à une procédure applicable conformément aux dispositions du présent règlement doit être précisé lors de l'amendement du manuel d'aérodrome.

#### **Article 138: Inspections et audits de sécurité**

L'Autorité doit :

- (a) procéder à des inspections et audits de sécurité qui peuvent être utiles aux fins de vérification de la validité d'une demande de construction et d'exploitation d'un aérodrome ;



- (b) effectuer l'inspection des documents et enregistrements de l'exploitant, qui peuvent être utiles pour déterminer la conformité avec les exigences établies en vertu du présent règlement.

### **Article 139: Obligation de la protection d'un aérodrome**

- (1) Personne ne peut exploiter un aérodrome à moins qu'une unité de police chargée de la mise en vigueur et la protection des règles liées à l'exploitation de l'aérodrome soit établie.
- (2) L'unité de police visée à l'alinéa (1) n'aura aucun effet à moins que :
  - (a) elle soit mise à la disposition de l'exploitant d'aérodrome par une autorité compétente de la police nationale avec un certificat justifiant les compétences requises en matière de police sur lequel sont annotés les renseignements prescrits par l'Autorité ;
  - (b) le certificat délivré par l'autorité compétente de la police soit transmis à l'Autorité par l'exploitant d'aérodrome.
- (3) Si l'unité de police visée à l'alinéa (1) cesse à tout moment d'avoir effet pour quelque raison que ce soit, un certificat délivré au titre du présent article est alors réputé avoir été révoqué.
- (4) Un certificat ou licence d'exploitation d'un aérodrome ne peut pas être renouvelé ou modifié en vertu des dispositions du présent règlement, lorsque la police d'assurance des règles établies n'a plus effet.
- (5) Dans le présent règlement « la police d'assurance » signifie une police qui assure la protection de l'exploitation d'un aérodrome contre tout acte lié aux dommages causés aux personnes ou des biens et qui satisfait aux conditions prescrites par l'Autorité.
- (6) Le présent article ne devrait pas s'appliquer aux aérodromes de catégories C et D, sauf indication contraire spécifiée par l'Autorité.

## **CHAPITRE XVII: INFRACTIONS ET SANCTIONS**

### **Article 140 : Violation du règlement**

Toute contravention à l'une quelconque des dispositions de ce règlement fait objet de la suspension ou de l'annulation du certificat, de la licence, de l'approbation, de l'autorisation et de tout autre document délivré(e) ou accordé(e) à une personne au titre du présent règlement.

### **Article 141 : Infractions et sanctions**

Toute personne qui contrevient à ce règlement encourt les peines et sanctions prévues par les codes pénal de l'aviation civile du Burundi ainsi que toute autre loi ou réglementation en vigueur au Burundi.

## **CHAPITRE XVIII : DISPOSITIONS FINALES ET TRANSITOIRES**

### **Article 142 : Mesures conservatoires**

Tout certificat ou licence d'aérodrome, permis ou autorisation encore valide ou délivré(e) par l'Autorité avant l'entrée en vigueur du présent règlement reste valable jusqu'à son expiration, révocation, annulation ou remplacement.

### **Article 143 ; Dispositions transitoires et finales**

- (1) Une licence, un certificat ou tout autre document délivré(e) à l'exploitant avant le début du présent règlement ne reste en vigueur que si elle ou il a été délivré(e) conformément au présent règlement jusqu'à ce qu'il ou elle expire ou est annulé(e) par l'Autorité.
- (2) Toute personne qui, l'entrée en vigueur du présent règlement détient une licence ou certificat d'aérodrome, permis ou autorisation doit, dans une période de 6 mois à compter de l'entrée en vigueur, ou dans une période plus longue déterminée par le Ministre en charge de l'aviation civile, se conformer aux dispositions ou cessera de détenir la licence ou certificat d'aérodrome, permis ou autorisation.

### **Article 144 : Entrée en vigueur et Application**

- (1) Le présent règlement et ses annexes abrogent toutes dispositions antérieures ayant même objet.

- (2) Le présent règlement et ses annexes seront exécutoires dans tout le territoire du Burundi.
- (3) Le Directeur Général de l'Aviation Civile du Burundi est chargé de l'exécution du présent règlement.

Le Ministre des Transports, des Travaux  
Publics et de l'Équipement

Ir Déogratias RURIMUNZU

## **ANNEXE 1**

### **PARTIE : A**

#### **Système de gestion de la sécurité d'aérodrome**

##### **1. Gestion de la sécurité**

Un aérodrome de la catégorie A ou B doit être doté d'un SMS auquel il est adapté et qui est facilement identifiable par le personnel de l'aérodrome et l'Autorité. Le SMS établi pour un aérodrome doit faire partie intégrante du manuel d'aérodrome.

##### **2. Définition**

Dans la présente annexe, à moins que le contexte s'y oppose :  
«Risque» signifie la combinaison de la probabilité ou la fréquence d'un événement dangereux et l'ampleur des conséquences qui en découlent.

##### **3. Objectif de la sécurité**

Les équipements et installations d'un aérodrome doivent être conçus et exploités de telle sorte que, la combinaison de la probabilité d'un événement dangereux et la gravité des conséquences qui en découlent n'entraînent pas un niveau de risque inacceptable.

##### **4. Déclaration des politiques de gestion de la sécurité**

Le système de gestion de la sécurité à mettre en place sur un aérodrome doit comprendre notamment :

- (a) une déclaration selon laquelle la plus haute priorité doit être accordée à la sécurité dans les relations de toutes les activités commerciales ;
- (b) un objectif commercial lié à la sécurité qui doit réduire au maximum la contribution de l'aérodrome aux risques d'accidents en aviation, le plus raisonnablement possible ;
- (c) un engagement de l'exploitant d'aérodrome d'adopter une approche explicite et proactive de la gestion de la sécurité ;
- (d) une déclaration des responsabilités liées à la sécurité à tous les niveaux de l'organisation ;
- (e) un engagement à respecter toutes les normes de sécurité ;
- (f) un engagement des processus d'assurance de la sécurité, exploités par les fournisseurs de services en conformité avec les normes et les exigences de sécurité.

## **5. Principes de gestion de la sécurité**

- (1)
  - (a) chaque fois que possible, des niveaux de sécurité doivent être dérivés, maintenus et améliorés pour tous les produits de l'aviation et les services offerts par l'aérodrome. Un raisonnement qualitatif doit être effectué afin de répondre aux objectifs de sécurité ;
  - (b) l'exploitant doit évaluer toutes les opérations existantes pour l'importance de leur sécurité, y compris les modifications proposées, les ajouts ou les remplacements ;
  - (c) l'exploitant d'aérodrome doit s'assurer que le personnel qui peut être affecté significativement par les répercussions du SMS reste suffisamment formé et qualifié pour le travail qu'il est tenu de faire.
  
- (2)
  - (a) L'exploitant doit s'assurer qu'il y a une reddition des comptes rendues, à un niveau convenable pour le développement et le suivi du SMS;
  - (b) l'exploitant doit effectuer des audits internes régulièrement pour fournir l'assurance des activités de sécurité et la conformité avec les exigences du SMS ;
  - (c) un système de surveillance approprié doit être établi sur un aérodrome, afin que les tendances indésirables dans les services et les performances puissent être reconnues et faire l'objet des mesures correctives. En vue d'atteindre cet objectif, l'exploitant doit se conformer aux dispositions de la partie B de la présente annexe, y compris les sous points ci-après :
    - (i) établir un système de notification des rapports d'accidents et incidents pour se rassurer que l'Autorité est informée des aspects de sécurité de l'aviation dans le cadre des aérodromes ;
    - (ii) mener des enquêtes sur les accidents et incidents de sécurité, identifier les manquements dans la gestion de la sécurité et prendre des mesures correctrices nécessaires ;
  - (d) l'exploitant d'aérodrome doit établir des procédures qui permettent d'assurer la traçabilité des documents et des données liées au SMS en sorte que tous les documents et les données liés à la sécurité soient disponibles, et que les documents et les données non valides soient détruits pour en éviter le contre usage.

### **(1) Stratégie de gestion de la sécurité**

L'exploitant d'aérodrome doit établir des processus visant l'identification des lacunes de sécurité et les mesures correctives appropriées pour s'assurer que le niveau de sécurité acceptable est maintenu.

- (2) Le principe de base à appliquer dans la stratégie de gestion de la sécurité doit inclure :
  - (a) la concrétisation de la sécurité: indiquant les moyens par lesquels la performance de la sécurité répond à ses objectifs et aux exigences dérivées ;
  - (b) la garantie de la sécurité : indiquant les moyens disponibles pour gérer la sécurité correctement et efficacement;

- (c) la promotion de la sécurité : indiquant les moyens par lesquels les questions de sécurité sont communiquées au sein de l'aérodrome pour éliminer les risques inutiles et éviter de répéter les erreurs.

## **6. Garanties de la sécurité**

- (1) Une documentation sur les garanties de la sécurité établie doit couvrir :
  - (a) tous les rôles et les fonctions liés à la sécurité;
  - (b) une évaluation des risques de sécurité en fonction des rôles et fonctions des responsables lorsque c'est possible;
  - (c) un processus de gestion des risques pour les tâches et les fonctions liées à la sécurité afin de s'assurer que les risques identifiés sont toujours supportables;
  - (d) des mesures de performance de la sécurité des opérations en cours dans le cadre de la gestion des risques;
  - (e) des procédures et des mesures correctrices qui modifient les tâches d'origine pour réajuster les performances insuffisantes.
- (2) Lorsqu'il y a l'intention d'introduire de nouveaux systèmes d'exploitation ou de remplacer les systèmes existants sur un aérodrome, une demande sera soumise à l'Autorité pour approbation.
- (3) L'exploitant d'aérodrome doit, s'il est convaincu que les exigences en matière de sécurité et celles émises par l'Autorité ont rencontré les critères de conformité, notifié par écrit à l'Autorité la conformité avec les exigences de sécurité définies pour n'importe quel système d'exploitation.

## **8. Méthodologie d'évaluation de la sécurité**

L'évaluation de la sécurité à l'aérodrome doit impliquer :

- (a) l'identification systématique des dangers possibles pour les aéronefs ;
- (b) l'évaluation de la gravité des conséquences d'un danger qui peut se produire ;
- (c) les probabilités d'un évènement dangereux ;
- (d) une enquête visant à déterminer si le risque que le danger peut causer est tolérable et acceptable par les exploitants selon les critères de performance de la sécurité ;
- (e) les mesures à prendre pour réduire la gravité ou la probabilité du danger afin de réduire le risque à un niveau tolérable.

## **9. Audit de sécurité des aérodromes**

L'exploitant d'aérodrome doit procéder à l'audit interne de sécurité de l'aérodrome afin de déterminer :

- (a) le niveau de conformité avec les exigences;
- (b) le degré des risques de différentes zones et leur gestion efficace;
- (c) la compétence et la performance des responsables de la sécurité.

## **PARTIE B**

### **Enquêtes d'accidents et incidents d'aérodrome**

#### **1. Comptes rendus des évènements**

- (1) Cette partie prescrit les exigences pour signaler la présence ou la détection des défauts, des pannes ou dysfonctionnements sur un aérodrome ou sur ses composants, qui pourraient compromettre la sécurité de l'aérodrome ou l'amener à devenir un danger pour les personnes et les biens.
- (2) Les objectifs des comptes rendus des évènements sont:
  - (a) veiller à ce que la connaissance de ces évènements soit diffusée pour que d'autres personnes et organisations en prennent connaissance ;
  - (b) permettre une évaluation qui sera faite par les concernés (qu'ils soient internes ou externes à l'aérodrome), chacun en ce qui le concerne lors d'un évènement qui a des implications de sécurité, afin qu'ils puissent prendre toutes les mesures nécessaires.

#### **2. Evènements à signaler et les procédures de déclaration**

- (1) L'exploitant d'aérodrome doit aviser l'Autorité de tout accident ou incident grave, survenant sur l'aérodrome le plus tôt possible et fournir un rapport détaillé par la suite.
- (2) Aux fins de la présente annexe les termes ci-après ont les significations suivantes :
  - (a) «accident » un évènement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où la personne où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendent, et au cours duquel :
    - i. Une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :  
dans l'aéronef, ou en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées, ou directement exposée au souffle des réacteurs, sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, des blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors de zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès, ou
    - ii. l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :  
qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performance ou de vol, qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé, sauf s'il s'agit d'une panne de

moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à son capotage ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ; ou

iii. l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

A cet effet, un aéronef est considéré comme disparu lorsque les recherches officielles ont pris fin sans que l'épave ait été retrouvée.

(b) «incident grave» :

- (i) une quasi-collision exigeant une manœuvre pour éviter une situation dangereuse ;
- (ii) une perte de contrôle qui est évitée de justesse ;
- (iii) une interruption de décollage sur une piste fermée ou non ;
- (iv) un décollage sur une piste fermée ou non à une très faible latitude d'un obstacle ;
- (v) un atterrissage ou tentative d'atterrissage sur une piste fermée ;
- (vi) un incident au décollage ou à l'atterrissage tel que le dépassement ou la sortie latérale de la piste ;
- (vii) un dysfonctionnement d'un équipement d'aide à la navigation lorsque la piste est en cours d'utilisation ;

(c) «blessure grave » toute blessure que subit une personne dans un accident et qui :

- (i) nécessite une hospitalisation de plus de 48 heures commençant dans les sept jours à compter à partir de la date à laquelle la blessure a été reçue ;
- (ii) résulte d'une fracture d'un os, à l'exception des fractures simples des doigts et des orteils ;
- (iii) implique des déchirures qui causent des hémorragies graves, nerf, muscle ou tendon ;
- (iv) implique une lésion d'un organe interne ;
- (v) implique des brûlures affectant plus de 5% de la surface du corps ;
- (vi) implique l'exposition vérifiée à des matières infectieuses ou à des radiations nocives.

(3) Un exploitant d'aérodrome doit notifier à l'Autorité les résultats des investigations à l'égard des accidents et incidents d'aéronefs chaque fois qu'un accident ou incident grave se produit à l'aérodrome ou autour de celui-ci, conformément aux dispositions du règlement de l'aviation civile relatif aux enquêtes des accidents et incidents d'aéronefs.



### **3. Rapport des évènements d'incidents ou accidents survenant sur un aéroport**

- a. des rapports d'incidents ou d'accidents survenant sur un aéroport doivent être établis et maintenus pour tout accident ou incident grave, qui a une incidence sur la sécurité de l'exploitation des aéroports.
- b. l'exploitant d'aéroport doit utiliser les rapports établis pour contrôler et améliorer le niveau de sécurité opérationnelle, y compris l'examen des normes de sécurité requises.
- c. L'Autorité peut obliger l'exploitant à fournir des informations contenues dans le rapport des évènements survenant sur un aéroport relatif à tout incident de sécurité.

### **4. Enquêtes d'accidents et incidents d'aéronefs**

- (1) Dans les cas d'accidents ou d'incidents graves, l'exploitant d'aéroport doit effectuer ses propres enquêtes.
- (2) Les enquêtes menées par l'exploitant d'aéroport doivent être complémentaires à celles menées par l'Autorité afin de permettre à l'exploitant d'évaluer la sécurité des opérations aériennes à l'aéroport.
- (3) L'enquêteur, ou l'équipe d'enquêteurs, doit être techniquement compétent et doit posséder ou avoir accès à l'information de base, de sorte que les faits et les évènements soient interprétés avec précision. Les recherches doivent aider pour déterminer comment l'accident s'est passé, pourquoi l'accident s'est produit, y compris les facteurs organisationnels qui recommandent des mesures pour prévenir une répétition des erreurs.
- (4) Le résultat d'une enquête sur un accident ou un incident survenu sur un aéroport doit être diffusé au personnel qui peut fournir des commentaires dans la perspective d'améliorer le niveau de sécurité à l'aéroport.
- (5) L'exploitant d'aéroport doit inspecter son aéroport, quand les circonstances l'exigent pour assurer la sécurité aussitôt qu'il devient praticable après un quelconque accident ou incident.

Vu et approuvé pour être annexé à l'ordonnance  
ministérielle no... /... du ... / ... / ... portant sur le  
règlement de mise en application du code de  
l'Aviation civile

Fait à Bujumbura, le ... / ... / 2013

Ir Déogratias RURIMUNZU

## ANNEXE 2

### **RENSEIGNEMENTS DEVANT FIGURER DANS UN MANUEL D'AERODROME POUR LES AERODROMES DES CATEGORIES A ET B**

#### **1ère Partie : GENERALITÉS**

Renseignements d'ordre général, notamment ;

- (a) l'objet et le champ d'application du manuel d'aérodrome ;
- (b) l'exigence légale d'un certificat d'aérodrome et celle du manuel d'aérodrome ;
- (c) les conditions applicables à l'utilisation de l'aérodrome stipulant que, lorsque l'aérodrome est utilisé pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs, il sera toujours utilisable par toutes les personnes dans les mêmes conditions ;
- (d) le système d'enregistrement des mouvements d'aéronefs ;
- (e) les obligations de l'exploitant d'aérodrome.

#### **2<sup>ème</sup> Partie : RENSEIGNEMENTS SUR LE SITE D'AERODROME**

Renseignements d'ordre général, notamment :

- (a) un plan de l'aérodrome indiquant les principales installations servant à l'exploitation des aéronefs et celles de l'aérodrome, y compris l'emplacement de chaque indicateur de direction du vent ;
- (b) un plan de l'aérodrome indiquant ses limites ;
- (c) un plan indiquant la distance entre l'aérodrome et la ville ou l'agglomération la plus proche ou d'autres aérodromes se trouvant à l'extérieur du périmètre aéroportuaire ;
- (d) les informations sur le titre de propriété du site de l'aérodrome.

#### **3<sup>ème</sup> Partie : RENSEIGNEMENTS A COMMUNIQUER AU SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE**

##### **1. Renseignements d'ordre général, notamment :**

- (a) le nom de l'aérodrome ;
- (b) l'emplacement de l'aérodrome ;
- (c) les coordonnées géographiques du point de référence d'aérodrome déterminées selon le système géodésique mondial -1984 (WGS-84) ;
- (d) l'altitude de l'aérodrome et l'ondulation du géoïde au point de mesure ;

- (e) l'altitude de chaque seuil et l'ondulation du géoïde au point de mesure, l'altitude de chaque extrémité de piste et de tous les points significatifs hauts et bas le long de la piste ainsi que l'altitude la plus élevée de la zone de toucher des roues dans le cas d'une piste avec approche de précision ;
- (f) la température de référence de l'aérodrome ;
- (g) le nom de l'exploitant d'aérodrome, le numéro de téléphone et le courriel à partir desquels il est possible de le contacter à tout moment.

## **2. Caractéristiques dimensionnelles d'un aérodrome et renseignements connexes**

Renseignements d'ordre général :

### **De la piste**

- (a) l'orientation vraie, le numéro d'identification et la longueur de la piste, la largeur, l'emplacement du seuil décalé s'il existe, les pentes, le type de surface de la piste et, dans le cas d'une piste avec approche de précision, l'existence d'une OFZ ;
- (b) les dimensions et le type de surface de la bande de piste, de la zone de sécurité de l'extrémité de piste et du prolongement d'arrêt ;
- (c) les dimensions et le type de surface du prolongement dégagé ;
- (d) les coordonnées géographiques de chaque seuil de piste ;
- (e) les coordonnées géographiques de chaque extrémité de piste ;
- (f) les marques latérales et feux de bords de piste ;  
les distances déclarées : TORA, TODA, ASDA, LDA

### **Des voies de circulations**

- (a) Le type de surface et les dimensions des voies de circulation ;
- (b) les coordonnées géographiques des points axiaux des voies de circulation ;
- (c) les marques et les feux des voies de circulation, y compris les points d'attente.

### **De l'aire de trafic**

- (a) l'emplacement et la fréquence radio de tous les points de vérification du VOR d'aérodrome ;
- (b) le type de surface de l'aire de trafic et des postes de stationnement d'aéronefs ;
- (c) les marques et feux de limitation de l'aire de trafic, y compris les barres d'arrêt ;
- (d) l'emplacement et la désignation des itinéraires normalisés de la circulation au sol ;
- (e) un ou plusieurs emplacements des points de vérification des altimètres pré vol situés sur l'aire de trafic, ainsi que leurs altitudes.

### **Du balisage lumineux d'approche**

le type de balisage lumineux d'approche et indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI/APAPI et T-VASIS/AT-VASIS) ainsi que l'alimentation électrique auxiliaire.

### **Des surfaces de limitation d'obstacles**

Les coordonnées géographiques et l'altitude du point le plus élevé des obstacles significatifs situés dans les aires d'approche et de décollage ainsi qu'au voisinage de l'aérodrome. La meilleure façon de présenter ces renseignements pouvant être sous la forme de cartes, telles que celles requises pour l'AIP.

### **De la force portante de la chaussée**

Le type de surface et la force portante des chaussées à déterminer par la méthode ACN-PCN.

### **Du plan d'enlèvement des aéronefs immobilisés**

Le numéro de téléphone et le courriel du coordinateur d'aérodrome chargé des opérations d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci, les renseignements sur les moyens disponibles exprimés en fonction des caractéristiques de l'aéronef critique qui, normalement utilise l'aérodrome ;

### **Du niveau de protection de l'aérodrome**

Le niveau de protection assuré à l'aérodrome exprimé en fonction de la catégorie des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, le type et la quantité d'agents extincteurs disponibles à l'aérodrome.

**Note :** L'exactitude des renseignements de la 3<sup>ème</sup> Partie est critique pour la sécurité des aéronefs. Les renseignements exigeant une étude ou évaluation d'ingénierie doivent être recueillis ou vérifiés par un personnel techniquement qualifié.

## **4ème Partie : RENSEIGNEMENTS SUR LES PROCEDURES D'EXPLOITATION ET LES MESURES DE SECURITÉ D'AÉRODROME**

### **1. comptes rendus d'aérodrome**

Renseignements sur les procédures de notification des changements de l'information publiée dans l'AIP et les procédures d'émission d'un NOTAM, notamment:

- (a) les procédures de notification à l'Autorité des modifications et l'enregistrement de celles-ci pendant et après les heures de travail;
- (b) les noms et les rôles des personnes chargées de la notification des modifications de l'information contenue dans l'AIP et leurs numéros de téléphone pour pouvoir les contacter pendant ou après les heures de travail.

## **2. L'accès à l'aire de mouvement d'un aérodrome**

Renseignements sur les procédures de coordination des activités de prévention des actes d'intervention illicite à l'aérodrome et le contrôle d'accès à l'aire de mouvement, notamment :

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

## **3. Plan d'urgence d'aérodrome**

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

- (a) les mesures prévues pour faire face aux situations d'urgence survenant à l'aérodrome ou autour de celui-ci, telles que les situations critiques affectant les aéronefs en vol, l'incendie des bâtiments; le sabotage, y compris les menaces à la bombe, les actes de capture illicite d'aéronef et les incidents se produisant à l'aérodrome ;
- (b) les renseignements sur la mise à l'épreuve des installations et le matériel d'aérodrome à utiliser en cas d'urgence ;
- (c) les renseignements sur les exercices d'exécution du plan d'urgence ;
- (d) la liste d'organismes, organes et personnes compétents pouvant aider à faire face à une situation d'urgence, leurs numéros de téléphone, leurs courriels ainsi que les adresses SITA et les fréquences radio de leurs bureaux ;
- (e) l'établissement d'un comité de gestion des crises d'aérodrome qui sera chargé d'organiser des exercices d'exécution du plan d'urgence et d'autres mesures de préparation à des situations d'urgence;
- (f) la nomination d'un commandant des opérations pour gérer l'ensemble des activités d'intervention face à une situation d'urgence.

## **4. Sauvetage et lutte contre l'incendie**

Renseignements sur les installations, les équipements, le personnel et les procédures prévus pour répondre aux exigences en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie, notamment les noms et les rôles des personnes qui doivent participer dans les opérations de sauvetage à l'aérodrome;

## **5. Inspection de l'aire de mouvement et des surfaces de limitation d'obstacles par l'exploitant d'aérodrome**

Renseignements sur les procédures d'inspection, notamment :

- (a) les informations relatives à l'exécution des inspections, y compris les mesures des caractéristiques de frottement de la piste et de la hauteur d'eau sur les pistes et voies de circulation, qui doivent être disponibles pendant et en dehors des heures normales d'ouverture de l'aérodrome ;
- (b) les moyens de communication avec l'unité de contrôle de la circulation aérienne pendant l'inspection ;
- (c) les informations relatives à la tenue et le lieu de conservation du journal des activités d'inspection ;
- (d) les renseignements sur la périodicité et le moment d'inspection ;
- (e) les renseignements sur l'établissement des listes de vérification ;
- (f) les informations relatives à la publication des résultats de l'inspection et les mesures de suivi établies afin de remédier aux situations qui peuvent compromettre la sécurité ;
- (g) les noms et les rôles des personnes chargées de l'exécution de l'inspection, ainsi que leurs numéros de téléphone pour les contacter pendant ou après les heures de travail.

## **5. Les aides visuelles et les circuits électriques d'aérodrome**

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

- (a) les procédures d'exécution des inspections pendant et en dehors des heures normales d'ouverture d'un aérodrome et la liste de vérification préparée pour ces inspections ;
- (b) les procédures d'enregistrement des résultats de l'inspection et les mesures de suivi visant à remédier aux situations de non-conformité avec les normes et pratiques recommandées ;
- (c) les procédures d'entretien courant et les procédures d'entretien d'urgence;
- (d) les informations relatives à l'alimentation électrique auxiliaire, et s'il y a lieu, les détails de toute autre méthode utilisée pour répondre à une défaillance partielle ou totale des systèmes électriques;
- (e) les noms et rôles des responsables désignés pour coordonner les travaux d'inspection et d'entretien de l'éclairage, ainsi que leurs numéros de téléphone pendant et après les heures de travail.

## **6. Entretien de l'aire de mouvement**

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

- (a) les procédures d'entretien des aires en dur ;
- (b) les procédures d'entretien des pistes et voies de circulation sans revêtement ;

- (c) les procédures d'entretien de la bande de piste et la bande d'une voie de circulation ;
- (d) les procédures d'entretien du système d'écoulement des eaux d'un aérodrome.

## **7. Travaux d'aérodrome et sécurité**

Renseignements sur les procédures de planification et d'exécution des travaux de construction et de maintenance, avec la sécurité voulue (y compris ceux qui peuvent être exécutés à bref délai), sur l'aire de mouvement ou à proximité de celle-ci, et qui pourraient affecter les surfaces de limitation d'obstacles, notamment :

- (a) renseignements sur les dispositifs établis pour communiquer avec l'unité de contrôle de la circulation aérienne pendant l'exécution des travaux ;
- (b) les noms, les numéros de téléphone et les rôles des personnes ou organismes chargés de la planification et l'exécution de ces travaux ;
- (c) les noms et les numéros de téléphone des concessionnaires des services aéronautiques, des agents des services d'escale et exploitants d'aéronefs qui doivent être avertis des travaux en cours sur l'aérodrome ;
- (d) la diffusion d'une liste des travaux qui doivent être effectués, selon les cas.

## **8. Gestion de l'aire de trafic**

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

- (a) l'organisation de l'unité de contrôle de la circulation aérienne et l'organe de gestion de l'aire de trafic ;
- (b) les procédures d'attribution des postes de stationnement d'aéronefs ;
- (c) les procédures de démarrage des moteurs et les règles de l'air applicables ;
- (d) l'organisation du service de placement ;
- (e) le système de contrôle et de guidage de mouvements de surface ;

## **9. Gestion de la sécurité sur l'aire de trafic**

Renseignements sur les procédures visant à assurer la sécurité sur l'aire de trafic, notamment :

- (a) la protection contre le souffle des réacteurs ;
- (b) l'application des mesures de précaution pendant les opérations d'avitaillement en carburant ;
- (c) le balayage et le nettoyage de l'aire de trafic ;

- (d) la notification des comptes rendus d'incidents et d'accidents survenant sur une aire de trafic ;
- (e) le contrôle du respect des mesures de sécurité par tout le personnel appelé à travailler sur l'aire de trafic.

Renseignements sur les procédures établies pour assurer le contrôle des véhicules évoluant sur l'aire de mouvement ou à proximité, notamment :

- (a) les règles applicables au trafic, y compris les limites de vitesse et les principes de l'application de ces règles ;
- (b) la procédure de délivrance des permis de conduire aux conducteurs des véhicules destinés à être utilisés sur l'aire de mouvement.

## **12. Gestion des risques d'incursion d'animaux**

Renseignements sur les procédures établies pour faire face aux dangers que présente pour les opérations aériennes, la présence d'oiseaux ou de mammifères sur l'aire de manœuvre d'un aéroport ou, au aux zones adjacentes à celle-ci, notamment:

- (a) les procédures d'évaluation des risques liés à la présence d'animaux ;
- (b) les procédures de mise en œuvre du programme de prévention des incursions d'animaux ;
- (c) les noms et les rôles des personnes chargées de parer aux risques liés à la présence d'animaux, ainsi que leurs numéros de téléphone pour les contacter pendant ou après les heures de travail.

## **13. Contrôle des obstacles**

Renseignements sur les procédures et informations ci-après:

- (a) les procédures de contrôle des limites des surfaces de limitation d'obstacles ;
- (b) les procédures de contrôle d'obstacles qui relèvent des compétences de l'exploitant d'aéroport, exploités et entretenus au profit de la sécurité des opérations de la navigation aérienne ;
- (c) les mécanismes en place pour surveiller la hauteur des édifices ou constructions à l'intérieur des surfaces de limitation d'obstacles ;
- (d) les procédures de contrôle de nouveaux aménagements d'obstacles au voisinage des aéroports;
- (e) les procédures de notification à l'AACB de la nature et de l'emplacement d'obstacles et de toute addition ou enlèvement d'obstacles, afin que les dispositions nécessaires soient prises, notamment l'amendement des publications de l'AIS.



#### **14. Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés**

Renseignements sur les procédures établies pour faciliter l'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé sur l'aire de mouvement ou à proximité, y compris les informations ci-après :

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

#### **15. Manutention des marchandises dangereuses**

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

- (a) informations sur les méthodes utilisées pour le stockage des liquides inflammables, y compris le carburant d'aéronef et toute autre matière dangereuse ;
- (b) informations sur les principes de mise en place des zones spécialement réservées au stockage des matières dangereuses ;
- (c) informations sur les méthodes à suivre pour livrer, stocker, distribuer ou transporter les 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 doivent également figurer dans le plan d'urgence d'aérodrome.

#### **16. Opérations par faible visibilité**

Renseignements sur les procédures relatives aux opérations de la navigation aérienne par faible visibilité, notamment la mesure et la communication de la portée visuelle de piste ainsi que les noms et les numéros de téléphone des personnes chargées de mesurer la portée visuelle de piste pour les contacter pendant ou après les heures de travail.

#### **17. Protection des aides à la navigation**

Renseignements sur les procédures établies pour assurer la protection des aides radio à la navigation implantées sur ou hors de l'aérodrome, afin d'éviter toute dégradation de leurs performances, y compris les informations ci-après :

- (a) les procédures de contrôle des activités conduites au voisinage des installations de radionavigation ;
- (b) les procédures d'entretien au sol et au voisinage des installations aéronautiques ;
- (c) les principes de la mise en place des panneaux d'avertissement du rayonnement des micro-ondes dangereux.

**Note** : En élaborant les procédures relatives à l'exploitation de l'aérodrome et celle de ses installations, il convient de donner des renseignements clairs et précis se rapportant aux questions ci-après:

- quand, ou dans quelles circonstances il faut déclencher une procédure d'exploitation ?
- comment déclencher une procédure d'exploitation ?
- quelles sont les dispositions à prendre ?
- qui doivent prendre ces dispositions ?
- quel est le matériel nécessaire pour prendre ces dispositions, et comment avoir accès à ce matériel ?

## **5<sup>ème</sup> Partie: ADMINISTRATION ET SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE D'UN AERODROME**

### **1. L'administration d'un aérodrome**

Renseignements sur l'administration d'un aérodrome, notamment:

- (a) l'organigramme de l'aérodrome indiquant les noms et les titres du personnel clé ainsi que leurs attributions;
- (b) le nom, la fonction et le numéro de téléphone de la personne à qui incombe la responsabilité générale de gestion de la sécurité de l'aérodrome;
- (c) les comités d'aérodrome.

### **2. Système de gestion de la sécurité**

Renseignements sur le SMS 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:

- (a) la politique de sécurité et son apport aux processus d'exploitation et de maintenance d'un aérodrome ;
- (b) la 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 gérer les questions de sécurité ;
- (c) la planification du SMS, y compris la fixation d'objectifs de performance en matière de sécurité, l'attribution des priorités en ce qui concerne la mise en œuvre des

initiatives de sécurité et l'établissement d'un cadre approprié pour limiter les risques à un niveau aussi bas qu'il est raisonnablement possible, en se conformant aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 14, Volume I, à la Convention relative à l'aviation civile internationale ainsi qu'aux règlements, normes et règles nationaux ;

- (d) la mise en œuvre du SMS, y compris les méthodes et procédures établies pour une communication efficace des messages de sécurité et l'application des spécifications en matière de sécurité ;
- (e) l'identification des zones critiques en matière de sécurité qui exigent un niveau plus élevé de l'intégrité de gestion de la sécurité, et les mesures prises à cet effet ;
- (f) les mesures de promotion de la sécurité et de prévention des accidents ;
- (g) le système d'audit interne et d'évaluation de la sécurité, précisant les systèmes et les programmes qui font l'objet d'un contrôle de qualité de la sécurité ;
- (h) le système établi pour se documenter sur toutes les installations aéroportuaires et les dossiers d'exploitation et de maintenance d'un aérodrome qui fournit des renseignements sur la conception et la construction des chaussées et sur le balisage lumineux d'aérodrome. Ce système devant permettre de retrouver facilement les dossiers, y compris les cartes et les plans d'un aérodrome;
- (i) le niveau de formation et la compétence du personnel, y compris l'évaluation de la validité des connaissances acquises en matière de sécurité et du système de certification mis en place ;
- (j) l'intégration des mesures relatives à la sécurité dans les marchés et contrats des travaux de construction à l'aérodrome et le suivi de l'application de ces mesures.

Vu et approuvé pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n<sup>o</sup>... /... du ... / ... / ... portant sur le règlement de mise en application du code de l'Aviation civile

Fait à Bujumbura, le ... / ... / 2013  
Ir Déogratias RURIMUNZU

## ANNEXE3

### RENSEIGNEMENTS DEVANT FIGURER DANS UN MANUEL D'AERODROME POUR LES AERODROMES DE LA CATEGORIE C

#### 1<sup>ère</sup> Partie: GENERALITES

##### Renseignements d'ordre général, notamment :

- (a) l'objet et la portée du manuel d'aérodrome ;
- (b) l'exigence légale d'une licence d'aérodrome et celle du manuel d'aérodrome tel que prescrit par la réglementation nationale ;
- (c) les conditions applicables à l'utilisation d'un aérodrome, y compris le texte règlementaire indiquant que lorsque l'aérodrome est utilisé pour le transport public, il est disponible à toutes les personnes dans les mêmes conditions ;
- (d) l'existence du système d'information aéronautique et les procédures de publication ;
- (e) les informations relatives au système d'enregistrement des mouvements d'aéronefs ;
- (f) les devoirs de l'exploitant d'aérodrome.

#### 2<sup>ème</sup> Partie: RENSEIGNEMENTS SUR LE SITE D'AERODROME

##### Renseignements d'ordre général, notamment :

- (a) le plan de l'aérodrome indiquant les principales installations d'aide à la navigation aérienne et de façon particulière, l'emplacement de chaque indicateur de direction du vent ;
- (a) le plan de l'aérodrome indiquant ses limites et ses abords;
- (b) le plan indiquant la distance entre l'aérodrome et la ville la plus proche ou toute autre agglomération à proximité;

#### 3<sup>ème</sup> Partie : RENSEIGNEMENTS A COMMUNIQUER AU SERVICE D'INFORMATION AERONAUTIQUE

##### 1. Renseignements d'ordre général, notamment:

- (a) le nom de l'aérodrome;
- (b) l'emplacement de l'aérodrome;
- (c) les coordonnées géographiques du point de référence d'aérodrome déterminées selon le Système géodésique mondial - 1984 (WGS-84) ;
- (d) l'altitude de l'aérodrome et l'ondulation du géoïde au point de mesure ;

- (e) l'altitude de chaque seuil et ondulation du géoïde au point de mesure, l'altitude de chaque extrémité de piste et de tous les points significatifs hauts et bas, le long de la piste et l'altitude la plus élevée de la zone de toucher des roues dans le cas d'une piste avec approche de précision ;
- (f) la température de référence de l'aérodrome ;
- (g) des précisions sur le radiophare d'aérodrome ;
- (h) le nom de l'exploitant d'aérodrome, l'adresse et les numéros de téléphone à partir desquels il est possible de le contacter à tout moment.

## **2. Les dimensions d'aérodrome et les renseignements connexes**

Informations générales, notamment :

- (a) l'orientation vraie et le numéro d'identification de la piste, l'emplacement du seuil décalé, s'il existe, le type de la chaussée et, dans le cas d'une piste avec approche de précision, l'existence d'une OFZ;
- (b) la Longueur, la largeur et le type de surface de la bande de piste ;
- (c) le type de surface de l'aire de trafic et des postes de stationnement d'aéronefs ;
- (d) un ou plusieurs emplacements des points de vérification des altimètres pré vol sur une aire de trafic, et leurs altitudes ;
- (e) le niveau de protection assuré à un aérodrome déterminé en fonction de la catégorie des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, lesquels doivent être conformes aux caractéristiques de l'aéronef le plus long qui utilise l'aérodrome ainsi que le type et les quantités d'agents extincteurs disponibles sur cet aérodrome ;
- (f) le type de surface et les dimensions des voies de circulation ;
- (g) l'emplacement des indicateurs de direction du vent.

**Note :** L'exactitude des renseignements de la 3<sup>ème</sup> Partie est critique pour la sécurité des aéronefs. Les renseignements exigeant des études et évaluations d'ingénierie doivent être recueillis ou vérifiés par un personnel technique qualifié.

## **4<sup>ème</sup> Partie: LES PROCEDURES D'EXPLOITATION ET LES MESURES DE SECURITE D'UN AERODROME**

### **1. comptes rendus d'aérodrome**

Renseignements sur les procédures de notification des modifications de l'information aéronautique et les procédures d'émission d'un NOTAM, notamment :

- (a) le dispositif établi pour assurer l'enregistrement des modifications d'une information aéronautique contenue dans l'AIP ou dans un supplément d'AIP et la communication de celles-ci à l'AACB ;
- (b) les noms et les rôles des personnes en charge de la notification des modifications d'une information aéronautique et leurs numéros de téléphone, à partir desquels il est

possible de les contacter pendant ou après les heures normales d'ouverture de l'aérodrome ;

- (c) l'adresse et les numéros de téléphone du lieu où les modifications doivent être communiquées à l'Autorité.

## **2. L'accès à l'aire de manœuvre de l'aérodrome**

Renseignements sur les procédures de prévention des actes d'intervention illicite à l'aérodrome et l'accès non autorisé des personnes, véhicules, engins et animaux sur l'aire de manœuvre, notamment:

- (a) les rôles des différents responsables, de l'exploitant d'aérodrome, des exploitants d'aéronefs, des concessionnaires de services aéronautiques, de l'entité en charge de la sûreté d'aérodrome, de l'AACB et d'autres organismes publics qui ont un rôle à jouer ;
- (b) les noms et rôles du personnel chargé de contrôler l'accès à l'aérodrome et les numéros de téléphone à partir desquels il peut être contacté pendant et après les heures de travail ;
- (c) la liste de vérification utilisée pendant les inspections ;
- (d) les méthodes de présentation des résultats d'inspection et les mesures de suivi pour assurer la correction des conditions dangereuses ;
- (e) les noms et rôles des personnes chargées d'effectuer les inspections et leurs numéros de téléphone pour les contacter pendant ou après les heures de travail.

## **3. Entretien de l'aire de mouvement**

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

- (a) la procédure d'entretien des pistes et voies de circulation sans revêtement ;
- (b) la procédure d'entretien de la bande de piste et la bande d'une voie de circulation ;
- (c) la procédure d'entretien du système d'écoulement des eaux de l'aérodrome.

## **4. Travaux d'aérodrome et sécurité**

Renseignements sur les procédures de planification avec la sécurité voulue des travaux de construction et de maintenance sur l'aire de mouvement ou à proximité qui pourraient faire saillie au-dessus des surfaces de limitation d'obstacles, notamment :

- (a) les noms, les numéros de téléphone et les rôles des personnes et des organismes chargés de planifier et de réaliser les travaux d'aérodrome ainsi qu'un dispositif en place permettant de les contacter à tout moment ;
- (b) la diffusion du programme des travaux d'aérodrome à effectuer.

## 5. Contrôle d'obstacles

Renseignements sur les procédures établies pour :

- (a) le contrôle des surfaces de limitation d'obstacles ;
- (b) le contrôle d'obstacles qui font partie des installations aéronautiques exploitées et entretenues pour assurer la sécurité des opérations de la navigation aérienne;
- (c) le contrôle de la hauteur des édifices ou constructions à l'intérieur des surfaces de limitation d'obstacles;
- (d) le contrôle de nouveaux aménagements ou développements d'obstacles au voisinage des aérodromes;
- (e) la notification à l'AACB de la nature et de l'emplacement des obstacles et de tout ajout ou enlèvement d'obstacles, afin que les dispositions nécessaires soient prises, notamment l'amendement des publications de l'AIS.

## 6 Manutention des matières dangereuses

Renseignements sur les procédures de stockage et de manutention des matières dangereuses sur l'aérodrome, notamment:

- (a) l'organisation des zones spéciales sur l'aérodrome, réservées pour le stockage des produits inflammables et de toute autre matière dangereuse;
- (b) la méthode utilisée pour livrer, stocker ou transporter les matières dangereuses.

## 7 Protection des emplacements des aides à la navigation

Renseignements sur les procédures établies pour s'assurer la protection des aides radio à la navigation implantées sur l'aérodrome afin d'éviter toute dégradation de leurs performances, notamment :

- (a) les procédures et mécanismes de contrôle des activités menées au voisinage des installations d'aide à la navigation aérienne;
- (b) les principes de base pour la fourniture et la mise en place des panneaux d'avertissement du rayonnement des microondes dangereuses.

**Note1:** En élaborant les procédures, il convient de donner des renseignements clairs et précis se rapportant aux interrogatives ci-après :

- quand, ou dans quelles circonstances il faut déclencher une procédure d'exploitation ?
- comment déclencher une procédure d'exploitation ?
- quelles sont les dispositions à prendre?
- qui doivent prendre ces dispositions?
- Quel est le matériel nécessaire pour prendre ces dispositions, et comment avoir l'accès à ce matériel ?

**Note 2 :** Si l'une ou l'autre procédure liée à l'exploitation de l'aérodrome et celle de ses installations n'est pas pertinente ou n'est pas applicable, les raisons pour lesquelles elle n'est applicable doivent être indiquées.

Vu et approuvé pour être annexé à l'ordonnance ministérielle no... /... du ... / ... / ... portant sur le règlement de mise en application du code de l'Aviation civile

Fait à Bujumbura, le ... / ... / 2013

Ir Déogratias RURIMUNZU



## ANNEXE 4

### RENSEIGNEMENTS DEVANT FIGURER DANS LE MANUEL D'AERODROME POUR LES AERODROMES DE CATEGORIE D (HELIPORTS)

#### 1<sup>ère</sup> Partie : GENERALITE

##### Informations générales, y compris ce qui suit :

- (a) le but et la portée du manuel d'aérodrome ;
- (b) l'exigence légale d'une licence d'aérodrome et d'un manuel d'aérodrome requise pour la réglementation nationale ;
- (c) les conditions d'utilisation d'un aérodrome telle qu'une déclaration pour indiquer que lorsque l'aérodrome est ouvert au transport aérien public, il est à tout moment disponible à toutes les personnes dans les mêmes conditions ;
- (d) la disponibilité du système d'information aéronautique et les procédures établies pour sa promulgation ;
- (e) le système d'enregistrement des mouvements d'aéronefs, et
- (f) les obligations de l'exploitant de l'aérodrome.

#### 2<sup>ème</sup> Partie : DONNEES DU SITE D'AERODROME

##### Informations générales, notamment;

- (a) un plan de l'aérodrome indiquant les principales installations de l'aérodrome, l'exploitation de l'aérodrome, y compris, l'emplacement de chaque indicateur de direction du vent ;
- (b) un plan de l'aérodrome indiquant les limites d'aérodrome ;
- (c) un plan indiquant la distance de l'aérodrome à la ville la plus proche ou par rapport à une autre zone peuplée, et l'emplacement des installations au sein de l'aérodrome ainsi que des équipements en dehors des limites de l'aérodrome.

#### 3<sup>ème</sup> Partie: Détails de l'aérodrome qui doivent être déclarés au service d'information aéronautique (AIS)

##### 1. Informations générales

- (a) le nom de l'aérodrome ;
- (b) l'emplacement de l'aérodrome ;
- (c) les coordonnées géographiques du point de référence d'aérodrome déterminées selon le système géodésique mondial ;
- (d) l'élévation de la zone de toucher et la zone d'atterrissage (TLOF), l'élévation et l'ondulation du géoïde de chaque seuil, de l'approche finale et de la zone de décollage (FATO);

- (e) le type du FATO, l'orientation vraie, le numéro d'identification, longueur, largeur, la pente et le type de surface ;
- (f) l'aire de sécurité: la longueur, la largeur et le type de surface ;
- (g) l'aire de trafic: le type de surface, les postes de stationnement d'hélicoptères et les coordonnées géographiques des points spécifiques ;
- (h) les distances déclarées: distance de décollage disponible, la distance de la zone d'atterrissage interrompu ainsi que la zone d'atterrissage disponible ;
- (i) la température de référence d'aérodrome ;
- (j) le nom de l'exploitant d'aérodrome, l'adresse, les numéros de téléphone et du télécopieur à laquelle l'exploitant d'aérodrome peut être contacté à tout moment.
- (k) la masse maximale autorisée ;
- (l) les aides visuelles disponibles ;
- (m) le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie et le niveau de protection;
- (n) la disponibilité des indicateurs visuels d'approche (APAPI ou PAPI).

## **2. Les dimensions des aérodromes et les informations connexes**

### **Informations générales, notamment:**

- (a) de la piste : l'orientation vraie, numéro d'identification, longueur, largeur, la pente, type de surface, type de piste et l'existence d'une zone dégagée d'obstacles ;
- (b) le type, la longueur, la largeur et la surface des bandes ;
- (c) le type de surface de l'aire d'atterrissage ;
- (d) un ou plusieurs points de vérification pré-vol des altimètres établis sur une aire de trafic et leurs altitudes;
- (e) le plan de sauvetage et de lutte contre l'incendie.

**Note :** l'exactitude des informations contenues dans la présente partie est cruciale pour la sécurité des aéronefs. Les informations qui requièrent une étude d'ingénierie et d'évaluation doivent être recueillies ou vérifiées par un personnel technique qualifié.

## **4<sup>ème</sup> Partie : Renseignements sur les procédures opérationnels d'aérodrome et mesures de sécurité**

1. Renseignements sur les procédures établies pour déclarer tout changement de l'information aéronautique figurant dans l'AIP et l'AIC et sur les procédures établies pour demander la diffusion d'un NOTAM, y compris les informations ci-après :
  - (a) les modalités de déclarer tout changement à l'Autorité et l'enregistrement de la déclaration des changements pendant et en dehors des heures normales d'ouverture d'un aérodrome ;
  - (b) les noms et les rôles des personnes chargées de notifier les changements, et leurs numéros de téléphone pendant et en dehors des heures normales d'ouverture de l'aérodrome, et
  - (e) l'adresse et les numéros de téléphone et du télécopieur des personnes qui doivent effectuer l'inspection, lorsque les changements sont à signaler à l'Autorité.

## **2. L'accès à la zone de mouvement de l'aérodrome**

Renseignements sur les procédures qui ont été développées et qui sont à suivre, en coordination avec l'organisme chargé d'empêcher toute intervention illégale à l'aérodrome pour prévenir l'accès non autorisé des personnes, des véhicules, de l'équipement et des animaux à l'aire de mouvement, dont ;

- (a) le rôle de l'exploitant d'aérodrome, de l'exploitant d'aéronef, du personnel en charge du commandement de permanence de l'aérodrome, de l'entité de sécurité d'aérodrome, de l'Autorité et d'autres ministères, le cas échéant ;
- (b) les numéros de téléphone du personnel chargé de contrôler l'accès à l'aérodrome, pour pouvoir les contacter pendant ou après les heures de travail ;
- (c) la liste de vérification ;
- (d) les modalités de la présentation des résultats d'inspections et de la prise des mesures de suivi pour assurer la correction des conditions dangereuses, et
- (e) les noms et les rôles des personnes chargées d'effectuer les contrôles, et leurs numéros de téléphone pendant et après les heures de travail.

## **3. Entretien de l'aire de mouvement**

Renseignements sur les installations et les procédures pour l'entretien de l'aire de mouvement, y compris :

- (a) des dispositions pour l'entretien des zones non revêtues et les voies de circulation ;
- (b) des dispositions pour le drainage des eaux à l'aérodrome.

## **4. La sécurité des travaux d'aérodrome**

Renseignements sur les procédures de planification et de réalisation de travaux de construction et d'entretien en toute sécurité (y compris les travaux qui peuvent être réalisés à court terme) sur ou à proximité de l'aire de mouvement qui peuvent s'étendre au-dessus d'une surface de limitation d'obstacles, dont :

- (a) les noms, les numéros de téléphone et les rôles des personnes et des organisations responsables de la planification et l'exécution des travaux, et les modalités de contact avec ces personnes et organisations en tout temps;
- (b) la distribution d'une liste des activités à entreprendre, si nécessaire.

## **5. Le contrôle d'obstacles**

Les détails énonçant les procédures pour :

- (a) surveiller les surfaces de limitation d'obstacles;
- (b) le contrôle d'obstacles (mâts d'antennes et projecteurs) dont l'usage assure la sécurité de l'exploitation des aéronefs et dont la gestion relève de l'autorité de l'exploitant d'aérodrome ;
- (c) la surveillance de la hauteur des bâtiments ou des structures à l'intérieur des limites des surfaces de limitation d'obstacles;
- (d) contrôler les nouveaux développements dans le voisinage des aérodromes ;

(e) aviser l'Autorité de la nature et de l'emplacement d'obstacles, des ajouts ou enlèvement ultérieurs d'obstacles, si c'est nécessaire, y compris l'amendement des publications AIS.

## 6. Protection des sites pour les aides radar et de navigation

Renseignements sur les procédures pour la protection des sites abritant les aides radio à la navigation situées sur l'aérodrome à fin de s'assurer que leurs performances ne seront pas dégradés, y compris les informations ci-après :

- (a) des arrangements pour le contrôle des activités dans les environs des installations d'aides à la navigation aérienne ;
- (b) les arrangements pour l'entretien des terrains se trouvant dans le voisinage de ces installations ;
- (c) les arrangements pour la fourniture et l'installation de panneaux d'avertissement de rayonnement micro-ondes dangereuses.

**Remarque 1 :** Dans l'élaboration des procédures pour chaque catégorie, des informations claires et précises qui se rapportent aux questions ci-après seront fournies :

- Quand, dans quelles circonstances, une procédure de fonctionnement doit être activée ?
- Comment un mode de fonctionnement doit être activé ?
- Quelles sont les mesures à prendre ?
- Quels sont les équipements nécessaires à la réalisation des actions, et comment avoir accès à ces équipements ?

**Remarque 2 :** Si l'une des procédures indiquées ci-dessus n'est pas pertinente ou n'est pas applicable, la raison pour laquelle elle n'est pas applicable doit être indiquée.

Vu et approuvé pour être annexé à l'ordonnance ministérielle n<sup>o</sup>... /... du ... / ... / ... portant sur le règlement de mise en application du code de l'Aviation civile

Fait à Bujumbura, le ... / ... / 2013

Ir Déogratias RURIMUNZU

## ANNEXE 5

### DONNEES AERONAUTIQUES

#### 1. coordonnées géographiques d'un aérodrome

Les coordonnées géographiques indiquant la latitude et la longitude des points au sol sur un aérodrome doivent être déterminés et exprimés dans le système géodésique mondial.

#### 2. Point de référence d'un aérodrome

- (1) Le point de référence d'aérodrome doit être établi.
- (2) Le point de référence d'aérodrome doit être situé près du centre géométrique de l'aérodrome et doit être maintenu là où il est établi.
- (3) La position du point de référence de l'aérodrome doit être exprimée en degrés, minutes et secondes.

#### 3. Altitude d'une piste d'aérodrome

L'altitude de l'aérodrome et l'ondulation du géoïde doivent être mesurées et déclarées conformément aux spécifications prescrites dans le manuel des normes d'aérodrome.

#### 4. Température de référence d'un aérodrome

- (1) La température de référence d'un aérodrome est la moyenne des températures maximales quotidiennes du mois le plus chaud de l'année (le mois le plus chaud étant celui qui a la plus grande moyenne des températures mensuelles).
- (2) La température de référence d'un aérodrome doit être exprimée en degrés Celsius.

#### 5. Dimensions d'un aérodrome et renseignements connexes

- (1) Les données suivantes doivent être décrites, pour chacune des installations prévues sur un aérodrome :

De la piste : la détermination du Nord magnétique à un centième d'un degré, le numéro d'identification de la piste, la longueur, la largeur et l'emplacement du seuil déplacé au mètre près s'il existe, la pente, le type de surface, la catégorie de la piste.

De la bande de piste et la zone de sécurité d'extrémité de piste: la longueur, la largeur du prolongement d'arrêt au mètre près et le type de surface.

Des voies de circulation : l'emplacement, le type de surface et la largeur de chaque voie de circulation au mètre près.

De l'aire de trafic : le type de surface des postes de stationnement d'aéronefs.

Du prolongement dégagé : la longueur au mètre près et le profil du sol.

des aides visuelles : les procédures d'approche, les marques et l'éclairage de la piste, des voies de circulation, de l'aire de trafic, des points d'attente avant piste et les barres d'arrêt. la fréquence radio et l'emplacement des points de vérification du VOR d'aérodrome, les distances au mètre près de l'axe de rayonnement de faisceaux des antennes Glide et Localizer ainsi que les coordonnées géographiques de chaque seuil, d'axes des voies de circulation et de chaque poste de stationnement qui doivent être mesurées et exprimées en degrés, minutes, secondes et centièmes de secondes.

- (2) les coordonnées géographiques des obstacles situés à l'intérieur des surfaces de limitation d'obstacles d'un aérodrome doivent être mesurées et reportées en degrés, minutes, secondes et dixième de seconde. L'altitude du sommet arrondi au mètre près, le type du marquage ainsi que l'éclairage d'obstacles doivent également être indiqués.

## **6. Résistance des chaussées**

La force portante d'une chaussée d'un aérodrome doit être déterminée en suivant les directives prescrites par l'Autorité dans le manuel des normes d'aérodrome.

## **7. Emplacement des points de vérification des altimètres pré-vol**

- (1) Un ou plusieurs points de vérification des altimètres doivent être établis sur un aérodrome.
- (2) Un point de vérification altimétrique pré vol doit être situé sur une aire de trafic.

**Note 1:** La localisation d'un point de vérification des altimètres sur l'aire de trafic permet au pilote de faire une vérification des altimètres avant d'obtenir l'autorisation de rouler et à faire face au besoin de s'arrêter à cette fin après avoir quitté l'aire de trafic.

**Note 2:** Normalement, une aire de trafic peut servir comme lieu de vérification des altimètres approprié.

- (3) L'altitude du point de vérification des altimètres pré-vol doit être l'altitude moyenne, arrondie au mètre près, de l'endroit où il est localisé. L'altitude du point de vérification par rapport à l'altitude moyenne de l'endroit où le point de vérification est localisé ne doit pas dépasser 3 m.

## **7. Distances déclarées**

Les distances ci-après doivent être calculées au mètre près sur une piste destinée à être utilisée pour le transport aérien commercial et international: TORA, TODA, ASDA, LDA

## **8. L'état de l'aire de mouvement et installations connexes**

- (1) L'exploitant d'aérodrome doit fournir des informations sur l'état de l'aire de mouvement et l'état opérationnel des installations connexes conformément aux exigences spécifiées dans le manuel des normes d'aérodrome, y compris les informations d'importance opérationnelle relatives aux prestations de l'ATS dans les délais prescrits.
- (2) L'état de l'aire de mouvement et l'état opérationnel des installations connexes doivent être surveillés et selon les cas, des rapports sur des questions d'importance opérationnelle ou affectant la sécurité des aéronefs seront donnés, notamment à l'égard :
  - (a) des travaux de construction ou d'entretien sur la piste ;
  - (b) des surfaces rugueuses ou défectueuses sur une piste, sur une voie de circulation ou sur une aire de trafic ;
  - (c) de l'eau sur une piste d'atterrissage, sur une voie de circulation ou sur une aire de trafic ;
  - (d) d'autres dangers temporaires, y compris les aéronefs en stationnement ;
  - (e) d'une défaillance ou d'un dysfonctionnement d'une partie ou de toutes les aides visuelles d'un aérodrome ;
  - (f) de l'échec de l'alimentation principale ou auxiliaire en énergie électrique.
- (3) Les inspections de l'aire de mouvement doivent être effectuées chaque jour au moins une fois là où le chiffre de code d'aérodrome est 1 ou 2, et au moins deux fois lorsque le chiffre de code d'aérodrome est de 3 ou 4.
- (4) L'état de la piste suite à la présence d'eau est une situation qui doit être déclarée en utilisant la terminologie suivante :
  - (a) humide : quand la surface montre un changement de couleur dû à l'humidité.
  - (b) mouillée : quand la surface est trempée, sans toutefois qu'il y ait présence d'eau stagnante.
  - (c) des taches d'eau: quand des nappes d'eau stagnante sont visibles.
  - (d) inondée: quand des étendues d'eau stagnante sont visibles.

## **9. L'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés**

- (1) Les numéros de téléphone des personnes en charge de la coordination des opérations d'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé sur ou à proximité de l'aire de mouvement doivent être à la disposition des exploitants d'aéronefs.
- (2) L'exploitant d'aérodrome doit fournir les informations concernant les moyens dont il dispose pour enlever un aéronef accidentellement immobilisé sur l'aire de mouvement ou à proximité de celle-ci.

**Note :** La capacité d'enlever un aéronef accidenté peut être évaluée en fonction des caractéristiques du plus grand aéronef correspondant aux équipements et autres moyens disponibles sur un aérodrome.

## **10. sauvetage et lutte contre l'incendie**

- (1) Les renseignements concernant le niveau de protection assuré à un aérodrome compte tenu de la qualité des services de sauvetage et de lutte contre les incendies des aéronefs doivent être fournis par l'exploitant d'aérodrome.
- (2) Le niveau de protection assuré à un aérodrome doit être exprimé en fonction de la catégorie des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie et en conformité avec les types et quantités d'agents extincteurs disponibles.
- (3) L'exploitant d'aérodrome doit notifier à l'unité de la circulation aérienne et à l'AIS tous les changements liés au niveau de protection assuré à son aérodrome en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie, à fin de permettre à ces unités de fournir l'information nécessaire aux aéronefs à l'arrivée comme au départ.

**Note :** Un changement significatif du niveau de protection doit être considéré comme un changement de la catégorie des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie résultant de la non disponibilité des agents extincteurs, du dysfonctionnement d'un équipement ou du manque d'un personnel pour faire fonctionner cet équipement .Un rapport sur un changement opérationnel des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie doit en effet inclure la nouvelle catégorie des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie disponibles sur un aérodrome.

## **11. Le Système d'Indicateur visuel de la Pente d'Approche**

Les renseignements concernant l'état du système d'indicateur visuel de la pente d'approche établi à l'aérodrome et les spécifications ci-après doivent être fournis par l'exploitant d'aérodrome :

- (a) le numéro d'identification de la piste associée ;



- (b) le type du système: un AT-VASIS, PAPI ou APAPI, selon le cas, et le côté de la piste sur lequel les feux sont installés, soit à gauche ou à droite, doivent être fournis;
- (c) lorsque l'axe du système n'est pas parallèle à l'axe de piste, l'angle de déplacement et la direction de déplacement, soit à gauche ou à droite doit être indiqué;
- (d) l'angle nominal d'approche doit être déterminé.

## **12. Coordination entre l'exploitant d'aérodrome et les services d'information aéronautique**

- (1) Pour s'assurer de la mise à jour des informations fournies par les services d'information aéronautique, avant et pendant le vol, l'exploitant d'aérodrome doit établir un compromis avec ces derniers pour signaler les informations suivantes sans ou avec un minimum possible de retard :
  - (a) les informations sur les conditions d'exploitation de l'aérodrome ;
  - (b) l'état opérationnel des aides à la navigation aérienne et d'autres installations connexes qui relèvent de ses compétences ;
  - (c) toute autre information ayant une importance opérationnelle.
- (2) Avant d'introduire des modifications au système de la navigation aérienne, l'exploitant doit considérer avec indulgence le temps nécessaire pour la préparation, la production et la délivrance des documents pertinents aux fins de leur promulgation par les services d'information aéronautique. Ceci permettra à ces derniers d'agir en temps opportun conformément aux dispositions liées au traitement de l'information aéronautique.
- (3) Une coordination ferme entre l'exploitant d'aérodrome et les services d'information aéronautique est donc nécessaire.
- (4) L'exploitant d'aérodrome responsable de la fourniture d'informations aéronautiques brutes /ou données aux services d'information aéronautique doit faire tout en tenant compte de la précision spécifiée et les exigences d'intégrité des données aéronautiques

Vu et approuvé pour être annexé à l'ordonnance ministérielle no... /... du ... / ... / ... portant sur le règlement de mise en application du code de l'Aviation civile  
Fait à Bujumbura, le ... / ... / 2013

Ir Déogratias RURIMUNZU

## TABLE DES MATIERES

<b>CHAPITRE I: DISPOSITIONS PRELIMINAIRES.....</b>	<b>- 2 -</b>
Article 1: Dénomination.....	- 2 -
Article 2 : Abréviations et symboles .....	- 2 -
Article 3: Définitions.....	- 3 -
Article 4: Utilisation des systèmes de référence communs .....	- 11 -
Article 5: Catégories d'exploitation des aérodromes .....	- 12 -
<b>CHAPITRE II: CONSTRUCTION DES AERODROMES.....</b>	<b>- 12 -</b>
Article 6: Champ d'application.....	- 12 -
Article 7: Exigences pour une demande de permis de construction d'aérodrome.....	- 12 -
Article 8 : Délivrance d'un permis de construction d'aérodrome.....	- 13 -
Article 9 : Conception et construction des aérodromes.....	- 13 -
Article 10 : Exigences de la conception d'un aérodrome .....	- 13 -
Article 11 : Code de référence d'aérodrome .....	- 14 -
<i>Tableau 1 : Code de référence d'aérodrome.....</i>	<i>- 14 -</i>
<b>CHAPITRE III : OCTROI DE LICENCE D'AERODROME.....</b>	<b>- 15 -</b>
Article 12 : champ d'application.....	- 15 -
Article 13 : Demande d'une licence d'aérodrome .....	- 15 -
Article 14 : Conditions de délivrance d'une licence d'aérodrome .....	- 15 -
Article 15 : Délivrance d'une licence d'aérodrome.....	- 15 -
Article 16: Violation et non-conformité avec les conditions de délivrance d'une licence d'aérodrome .....	- 16 -
Article 17: Licence d'aérodrome.....	- 16 -
Article 18: Durée de validité d'une licence d'aérodrome.....	- 17 -
Article 19 : Renouveau d'une licence d'aérodrome .....	- 17 -
Article 20 : Amendement d'une licence d'aérodrome .....	- 17 -
Article 21 : Suspension et annulation d'une licence d'aérodrome .....	- 18 -
Article 23: Le Registre des Licences .....	- 19 -
Article 24 : Communication des informations par l'exploitant d'aérodrome .....	- 20 -
<b>CHAPITRE IV: CERTIFICATION DES AERODROMES .....</b>	<b>- 21 -</b>
Article 25 : Champ d'application .....	- 21 -
Article 26 : Demande de certificat d'aérodrome.....	- 21 -
Article 27 : Conditions de la délivrance d'un certificat d'aérodrome .....	- 21 -
Article 28: Délivrance d'un certificat d'aérodrome .....	- 21 -
Article 29 : Violation des conditions du certificat et non-conformité avec les exigences de certification.....	- 22 -
Article 30 : Certification des aérodromes utilisés pour les opérations internationales .....	- 22 -
Article 31 : Validité d'un certificat d'aérodrome.....	- 22 -
Article 32: Renouveau d'un certificat d'aérodrome.....	- 22 -
Article 33 : Amendement d'un certificat d'aérodrome .....	- 23 -
Article 34 : Suspension d'un certificat d'aérodrome .....	- 24 -
Article 35 : Remise d'un certificat d'aérodrome .....	- 25 -
Article 36 : Redevances et taxes d'un aérodrome certifié .....	- 25 -
<b>CHAPITRE V : OBLIGATIONS DE L'EXPLOITANT D'AERODROME.....</b>	<b>- 26 -</b>
Article 37: Champ d'application .....	- 26 -
Article 38: Respect des conditions .....	- 26 -
Article 39: Compétence du personnel d'exploitation et de maintenance .....	- 26 -
Article 40: Exploitation et maintenance d'un aérodrome.....	- 26 -
Article 41 : Système de gestion de la sécurité.....	- 26 -
Article 42: Stockage des produits inflammables et d'autres marchandises dangereuses .....	- 27 -
Article 43: Mesures de sécurité contre l'incendie .....	- 27 -
Article 44: Accès et opérations dans les zones à accès réglementé.....	- 28 -
Article 45 : Entrée ou sortie des zones à accès réglementé .....	- 28 -

Article 46: Essai des moteurs d'un aéronef.....	- 28 -
Article 47: Actes interdits à l'aérodrome.....	- 29 -
Article 48 : Enlèvement d'obstacles à la surface de l'aérodrome.....	- 29 -
Article 49: Maintien du programme de gestion de l'environnement.....	- 29 -
Article 50 : Protection des aides à la navigation aérienne.....	- 29 -
Article 51: Responsabilités de l'exploitant d'aérodrome.....	- 30 -
Article 52: Inspection de l'aérodrome et l'accès sans entrave par l'inspecteur.....	- 30 -
Article 53: Exigences de Notifications et comptes rendus.....	- 31 -
Article 54 : Inspections de l'aire de mouvement.....	- 31 -
Article 55: Inspections spéciales.....	- 31 -
Article 56: Avertissement.....	- 32 -
<b>CHAPITRE VI: MANUEL D'AERODROME.....</b>	<b>- 32 -</b>
Article 57: Champ d'application.....	- 32 -
Article 58: Exigences du manuel d'aérodrome.....	- 32 -
Article 59 : Emplacement du manuel d'aérodrome.....	- 32 -
Article 60: Renseignements à inclure dans le manuel d'aérodrome.....	- 33 -
Article 61: Modification du manuel d'aérodrome.....	- 33 -
<b>CHAPITRE VII: GESTION DES RISQUES DE LA FAUNE SAUVAGE.....</b>	<b>- 34 -</b>
Article 62: Champ d'application.....	- 34 -
Article 63: Animaux non admis dans les zones réglementées d'un aérodrome.....	- 34 -
Article 64: Gestion des risques de la faune sauvage.....	- 34 -
Article 65 : Réduction des risques de la faune sauvage sur un aérodrome.....	- 34 -
Article 66 : Comité national de gestion des risques de la faune sauvage.....	- 36 -
<b>CHAPITRE VIII: SERVITUDES AERONAUTIQUES DE DEGAGEMENT.....</b>	<b>- 37 -</b>
Article 67: Champ d'application.....	- 37 -
Article 68 : Exigences de la limitation d'obstacles.....	- 37 -
Article 69 : Etablissement des surfaces de limitation d'obstacles.....	- 37 -
Article 70 : Autorisation de bâtir dans le voisinage d'un aérodrome.....	- 37 -
Article 71 : Enlèvement d'obstacles.....	- 38 -
Article 72: Marquage et éclairage d'obstacles.....	- 38 -
Article 74: Objets à baliser ou à éclairer.....	- 39 -
<b>CHAPITRE IX: SERVITUDES AERONAUTIQUES DE BALISAGE.....</b>	<b>- 39 -</b>
Article 75 : Champ d'application.....	- 39 -
Article 76: Indicateurs de direction du vent.....	- 39 -
Article 77: lampe de signalisation.....	- 39 -
Article 78 : Panneau de signalisation et aire à signaux.....	- 40 -
Article 79: Marques au sol.....	- 40 -
Article 80: Marque du point de vérification du VOR d'aérodrome.....	- 40 -
Article 81 : Marque de poste de stationnement d'aéronef.....	- 41 -
Article 82: Lignes de sécurité d'aire de trafic.....	- 41 -
Article 83 : Marque de point d'attente sur une voie de service.....	- 41 -
Article 84: Marque d'obligation.....	- 41 -
Article 85: Marque d'indication.....	- 42 -
Article 86 : Aides visuelles utilisées pour identifier les zones d'emploi limité.....	- 42 -
<b>CHAPITRE X: ECLAIRAGE AERONAUTIQUE AU SOL.....</b>	<b>- 43 -</b>
Article 87: Champ d'application.....	- 43 -
Article 88 : Etablissement et entretien des feux aéronautiques au sol.....	- 43 -
Article 89: Alimentation auxiliaire.....	- 44 -
Article 90: Balises aéronautiques.....	- 44 -
<b>CHAPITRE XI: SERVICES D'EXPLOITATION, MATERIEL, ET INSTALLATIONS D'AERODROME.....</b>	<b>- 45 -</b>
Article 91: Champ d'application.....	- 45 -
Article 92: Immigration, douanes et taxes.....	- 45 -

Article 93: Avitaillement d'un aéronef .....	- 45 -
Article 94: Plan d'urgence d'aérodrome .....	- 47 -
Article 95: Comité de gestion des cas d'urgence .....	- 48 -
Article 96: Exercices d'application du plan d'urgence d'aérodrome .....	- 48 -
Article 97 : Centre de commandement des opérations d'urgence et poste de commandement mobile .....	- 49 -
Article 98: Urgences dans un environnement difficile.....	- 49 -
Article 99: Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie .....	- 49 -
<i>Tableau 2: Catégorie d'aérodrome pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie.....</i>	<i>- 50 -</i>
<i>Tableau 3 : Quantités minimales d'agents extincteurs utilisables.....</i>	<i>- 51 -</i>
<i>Tableau 4 : Le nombre minimum de véhicules de sauvetage et de lutte contre.....</i>	<i>- 52 -</i>
<i>l'incendie sur un aérodrome .....</i>	<i>- 52 -</i>
Article 100: Enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés au sol.....	- 53 -
Article 101 : Service de gestion d'aire de trafic .....	- 53 -
Article 102: Entretien des aéronefs au sol.....	- 54 -
Article 103: Exploitation des véhicules d'aérodrome.....	- 54 -
Article 104: Clôtures de l'aérodrome et des installations.....	- 55 -
Article 105: Maintien du programme d'inspection de sécurité .....	- 56 -
Article 106: Maintien du programme de prévention des incendies.....	- 56 -
Article 107: Accès des véhicules à l'aire de mouvement.....	- 57 -
<b>CHAPITRE XII: ENTRETIEN D'UN AERODROME .....</b>	<b>- 58 -</b>
Article 108: Champ d'application .....	- 58 -
Article 109: Programme d'entretien.....	- 58 -
Article 110: Entretien des chaussés .....	- 58 -
Article 111 : Entretien préventif des aides visuelles à la navigation aérienne .....	- 59 -
Article 112 : Activités de construction ou d'entretien pendant les opérations par faible visibilité.....	- 60 -
Article 113: Travaux d'aérodrome .....	- 60 -
<b>CHAPITRE XIII : SYSTEMES ELECTRIQUES.....</b>	<b>- 60 -</b>
Article 114: Champ d'application .....	- 60 -
Article 115: Système d'alimentation électrique des installations de la navigation aérienne .....	- 60 -
<i>Tableau 5: Spécifications relatives à l'alimentation électrique auxiliaire .....</i>	<i>- 61 -</i>
<b>CHAPITRE XIV : INFORMATIONS A FOURNIR AUX SERVICES</b>	<b>.</b>
<b>D'INFORMATION AERONAUTIQUE .....</b>	<b>- 64 -</b>
Article 116 : Champ d'application .....	- 64 -
Article 117 : Informations à fournir aux usagers d'un aérodrome .....	- 64 -
Article 118: Mesures à prendre pour tout événement d'importance opérationnelle autre que celui concernant les équipements électroniques et les installations de communication. ....	- 65 -
Article 119: Mesures à prendre pour tout événement d'importance opérationnelle qui est susceptible d'affecter les équipements électroniques et les installations de communication .....	- 65 -
Article 120: Compte-rendu des Données aéronautiques .....	- 65 -
<b>CHAPITRE XV: EXEMPTIONS.....</b>	<b>- 67 -</b>
Article 121: Champ d'application .....	- 67 -
Article 122: Demande d'exemption .....	- 67 -
Article 123: Examen initial d'une demande d'exemption par l' Autorité.....	- 68 -
Article 124: Evaluation de la demande d'exemption par l' Autorité .....	- 68 -
<b>CHAPITRE XVI: DISPOSITIONS GENERALES .....</b>	<b>- 69 -</b>
Article 125: Champ d'application .....	- 69 -
Article 126: Changement de nom.....	- 69 -
Article 127: Changement d'adresse .....	- 69 -
Article 128: Usage et conservation des documents et données.....	- 69 -
Article 129: Remplacement d'une licence ou d'un certificat d'aérodrome .....	- 70 -
Article 130: Redevances aéronautiques .....	- 70 -

Article 131: Condition d'exploitation d'un aérodrome .....	- 71 -
Article 132: Norme relative aux caractéristiques physiques.....	- 71 -
Article 133: Feu non aéronautique .....	- 71 -
Article 134: Eclairage des obstacles à l'intérieur des surfaces d'atterrissage et de montée au décollage .....	- 71 -
Article 135: Utilisation des terres dans le voisinage d'un aérodrome.....	- 72 -
Article 136: Etudes aéronautiques.....	- 72 -
Article 137: Ecarts par rapport aux normes.....	- 72 -
Article 138: Inspections et audits de sécurité .....	- 72 -
Article 139: Obligation de la protection d'un aérodrome.....	- 73 -
<b>CHAPITRE XVII: INFRACTIONS ET SANCTIONS .....</b>	<b>- 74 -</b>
Article 140 : Violation du règlement .....	- 74 -
Article 141 : Infractions et sanctions .....	- 74 -
<b>CHAPITRE XVIII : DISPOSITIONS FINALES ET TRANSITOIRES .....</b>	<b>- 74 -</b>
Article 142 : Mesures conservatoires.....	- 74 -
Article 143 ; Dispositions transitoires et finales.....	- 74 -
Article 144 : Entrée en vigueur et Application .....	- 74 -
<b>ANNEXE 1.....</b>	<b>- 76 -</b>
<b>ANNEXE 2.....</b>	<b>- 82 -</b>
<b>ANNEXE3.....</b>	<b>- 92 -</b>
<b>ANNEXE 4.....</b>	<b>- 97 -</b>
<b>ANNEXE 5.....</b>	<b>- 101 -</b>