



LE PRESIDENT DE LA COMMISSION

Vu le Traité Révisé de la Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) du 30 janvier 2009 et ses textes subséquents ;

Vu la Convention régissant l'Union Économique de l'Afrique Centrale (UEAC) du 30 janvier 2009 ;

Vu la Convention de Chicago du 14 décembre 1944, relative à l'Aviation Civile Internationale ;

Vu le Traité relatif aux Autorités Africaines et Malgache de l'Aviation Civile (AAMAC) du 20 Janvier 2012 ;

Vu l'Acte Additionnel n° 15/07/CEMAC-162-CCE-08, du 25 avril 2007, portant création d'une Agence de Supervision de la Sécurité en Afrique Centrale (ASSA-AC) ;

Vu l'Acte Additionnel n° 06/CEMAC-204-CCE-11, du 25 juillet 2012, portant érection de l'ASSA-AC en Institution Spécialisée de l'UEAC ;

Vu la Décision n° 14/23-CEMAC-COMMISSION-CCE-15, du 31 mars 2023, portant nomination de Monsieur **Baltasar ENGONGA EDJO'O** en qualité de Président de la Commission de la CEMAC ;

Vu le Règlement n° 07/24-UEAC-066-CM-40, du 24 mai 2024, fixant les règles communes en matière de sécurité aérienne dans le domaine de l'aviation civile en zone CEMAC ;

Vu le Règlement n° 05/24-UEAC-066-CM-40, du 18 juin 2024, portant adoption du Code de l'Aviation Civile des États membres de la CEMAC ;

Vu le Règlement n° 06/23-UEAC-204-CM-40, du 18 juin 2024, portant Organisation et fonctionnement l'Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC) ;

Considérant ce qui suit :

- (1) Le Règlement n° 07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 vise à établir et à maintenir un niveau uniforme et élevé de sécurité dans l'aviation civile en Zone CEMAC ;
- (2) La mise en œuvre du Règlement N° 07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 implique la mise en place de modalités d'exécution détaillées, notamment en ce qui concerne

les règles de sécurité applicables aux aérodromes, en vue de maintenir un niveau élevé et uniforme de sécurité de l'aviation civile dans la Sous-Région tout en visant l'objectif d'amélioration générale de la sécurité des aérodromes ;

- (3) Afin d'assurer une transition progressive et un niveau élevé de sécurité de l'aviation civile au sein de la Sous-Région, les modalités d'exécution rendent compte de l'état actuel de la technique et des bonnes pratiques dans le domaine des aérodromes ; tiennent compte des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (ci-après dénommée «OACI»), et ce faisant respectent la classification pertinente de l'OACI à tous les niveaux du système de règles, ainsi que de l'expérience d'exploitation d'aérodromes partout dans le monde et des progrès scientifiques et techniques accomplis dans le domaine des aérodromes; sont proportionnées à la taille, au trafic, à la catégorie et à la complexité de l'aérodrome ainsi qu'à la nature et au volume des opérations qui y sont réalisées; confèrent la souplesse nécessaire pour une conformité cas par cas; et pourvoient aux besoins des infrastructures d'aérodrome développées avant l'entrée en vigueur du présent Règlement, conformément aux différentes exigences contenues dans les législations nationales des États membres ;
- (4) Il convient de laisser suffisamment de temps au secteur des aérodromes et aux administrations des États membres pour s'adapter à ce nouveau cadre réglementaire et vérifier la validité des certificats délivrés avant l'entrée en vigueur du présent Règlement ;
- (5) Aux fins de garantir une application uniforme des exigences communes, il est essentiel que des normes communes soient appliquées par les Autorités de l'aviation civile des États membres et, le cas échéant, par l'Agence lorsqu'elle évalue la conformité avec lesdites exigences ; l'Agence devrait élaborer des moyens acceptables de mise en conformité et des documents d'orientation pour favoriser l'uniformité réglementaire requise. Ces exigences communes doivent permettre l'établissement de processus identiques au sein des Autorités qui sont compétentes dans les différents domaines de l'aéronautique. Elles ne doivent toutefois pas entraver l'application de processus quelque peu différents qui s'avéreraient nécessaires ou utiles, par exemple dans le cas d'entités distinctes chargées de la surveillance des aérodromes et des opérations aériennes. L'objectif de sécurité de ces exigences ne doit pas être affecté par les différentes formes de conformité technique ;
- (6) En ce qui concerne la gestion des obstacles aux abords de l'aérodrome et des autres activités exécutées hors des limites de l'aérodrome, chaque État membre est libre de désigner des Autorités différentes et d'autres entités aux fins de la surveillance, de l'évaluation et de l'atténuation des risques. Le présent Règlement n'a pas pour objet de modifier l'affectation actuelle des tâches dans l'État membre. Il convient néanmoins de garantir, au sein de chaque État membre, une organisation homogène des compétences relatives à la protection des abords de l'aérodrome, à la surveillance et à l'atténuation des risques induits par les activités humaines. Il convient donc de veiller à ce que les Autorités responsables de la protection des abords des aérodromes possèdent les compétences adéquates pour remplir leurs obligations ;
- (7) Les services spécifiques visés à la sous-partie B de l'annexe IV (partie ADR.OPS) du présent Règlement doivent être fournis dans un aérodrome. Dans certains cas, ces

services ne sont pas fournis directement par l'exploitant d'aérodrome, mais par un autre organisme ou par une entité publique, ou par une combinaison des deux. Dans pareils cas, il convient que l'exploitant d'aérodrome en charge de l'exploitation de l'aérodrome dispose d'accords et d'interfaces avec ces organismes ou entités en place afin que les services soient fournis conformément aux exigences prévues à l'annexe IV ;

- (8) Le Règlement n° 07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 ne concerne que les certificats d'aérodrome à délivrer par les Autorités de l'aviation civile en ce qui concerne les aspects de sécurité. Par conséquent, les aspects non relatifs à la sécurité des certificats d'aérodrome existants ne sont pas concernés ;
- (9) Les mesures prévues par le présent Règlement reposent sur l'avis publié par l'Agence conformément aux dispositions relatives à l'organisation et au fonctionnement de l'Agence ;
- (10) Les mesures prévues par le présent Règlement sont conformes aux dispositions relatives à l'organisation et au fonctionnement de l'Agence ;

Sur proposition du Directeur Général de l'ASSA-AC ;

Après approbation du Comité des Ministres de l'ASSA-AC en sa session du 04 octobre 2024 ;

ÉDICTE LE RÈGLEMENT D'EXECUTION, COMPOSÉ DES ANNEXES I, II, III et IV CI-JOINTES ET DONT LA TENEUR SUIT :

Article 1^{er} : Objet et champ d'application

- 1. Le présent Règlement établit les modalités concernant :
 - a) les conditions pour établir et notifier au demandeur la base de certification applicable à un aérodrome, énoncées aux annexes II et III;
 - b) les conditions de délivrance, maintien, modification, limitation, suspension ou retrait des certificats des aérodromes, y compris les contraintes d'exploitation liées à la conception particulière de l'aérodrome, énoncées aux annexes II et III;
 - c) les conditions d'exploitation d'un aérodrome conformément aux exigences essentielles exposées à l'annexe VII du Règlement N° 07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 ;
 - d) les responsabilités des titulaires de certificats, énoncées à l'annexe III ;
 - e) les conditions de reconnaissance et de conversion des certificats des aérodromes existants délivrés par les États membres;
 - f) les conditions dans lesquelles l'exploitation est interdite, limitée ou soumise à certaines conditions particulières dans l'intérêt de la sécurité, énoncées à l'annexe III.
- 2. Les Autorités de l'aviation civile intervenant dans la certification et la surveillance des aérodromes ainsi que les exploitants d'aérodrome respectent les exigences définies à l'annexe II.

3. Les exploitants d'aérodrome respectent les exigences définies aux annexes III et IV.

Article 2 - Définitions

Aux fins du présent Règlement, on entend par :

- 1) « **Aérodrome** » : Surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.
- 2) « **Aéronef** » : 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.
- 3) « **Aire de trafic** » : Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.
- 4) « **Audit** » : Procédure systématique, indépendante et documentée de recueil de pièces justificatives et d'évaluation objective de celles-ci en vue de déterminer le degré de conformité aux exigences.
- 5) « **Autorité de l'aviation civile** » : Toute autorité désignée au sein de chaque État membre et investie des responsabilités et compétences nécessaires pour la certification et la surveillance des aérodromes, ainsi que du personnel et des organismes y participant.
- 6) « **Avion** » : Aérodrome entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.
- 7) « **Document d'acceptation de déviation et d'action (DAAD)** » : Document établi par l'autorité de l'aviation civile destinée à rassembler les éléments justifiant l'acceptation de déviations par rapport aux spécifications de certification émises par l'Agence.
- 8) « **Inspection** » : Evaluation indépendante et documentée réalisée par l'intermédiaire d'une observation et d'un jugement assortis, le cas échéant, d'une mesure, d'un essai ou d'une appréciation afin de vérifier le respect des exigences applicables.
- 9) « **Mouvement** » : Décollage ou atterrissage.
- 10) « **Obstacle** » : Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile, qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface, **ou** qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol, **ou encore** qui se trouve en dehors de ces surfaces définies et qui a été évalué comme présentant un danger pour la navigation aérienne.
- 11) « **Service de gestion d'aire de trafic** » : Service fourni pour gérer les activités et les mouvements des aéronefs et des autres véhicules sur une aire de trafic.

- 12) « **Spécifications de certification** » : Normes techniques adoptées par l'Agence qui indiquent des moyens de démontrer la conformité au Règlement N° 07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 et ses modalités d'exécution et qui peuvent être utilisées par tout organisme à des fins de certification.
- 13) « **Surveillance continue** » : Tâches accomplies à tout moment par l'autorité de l'aviation civile aux fins de la mise en œuvre du programme de surveillance afin de vérifier que les conditions qui ont donné lieu à la délivrance d'un certificat continuent d'être remplies au cours de la période de validité de celui-ci.
- 14) « **Surface de limitation d'obstacle** » : Surface qui établit la hauteur limite des objets faisant saillie dans l'espace aérien.
- 15) « **Surface de protection d'obstacle** » : Surface établie pour l'indicateur visuel de pente d'approche que les objets ou extensions d'objets existants ne peuvent dépasser, sauf si, de l'avis de l'autorité pertinente, le nouvel objet ou la nouvelle extension est protégé(e) par un objet inamovible existant.

Article 3 – Surveillance

1. Les États membres désignent une ou plusieurs entités qui constituent la ou les Autorités de l'aviation civile dans cet État membre et sont investies des responsabilités et compétences nécessaires pour la certification et la surveillance des aérodrômes et des exploitants d'aérodrome.
2. L'autorité de l'aviation civile est indépendante des exploitants d'aérodrome. Cette indépendance est obtenue en séparant, à tout le moins sur le plan fonctionnel, l'autorité de l'aviation civile et ces exploitants d'aérodrome. Les États membres veillent à ce que les Autorités de l'aviation civile exercent leurs compétences en toute impartialité et transparence.
3. Si un État membre désigne plus d'une entité comme autorité de l'aviation civile, il y a lieu de respecter les conditions suivantes :
 - a) Chaque autorité de l'aviation civile se voit attribuer des tâches spécifiques dans des limites géographiques bien définies; et
 - b) Une coordination est instaurée entre ces Autorités pour assurer l'efficacité de la surveillance de tous les aérodrômes et exploitants d'aérodrome.
4. Les États membres veillent à ce que la ou les Autorités de l'aviation civile disposent des capacités et des ressources nécessaires pour satisfaire aux exigences du présent Règlement.
5. Les États membres veillent à ce que le personnel de leur autorité de l'aviation civile n'effectue pas d'activité de surveillance s'il est avéré que cela pourrait entraîner directement ou indirectement un conflit d'intérêts, notamment lorsqu'il s'agit d'intérêts familiaux ou financiers.

6. Le personnel agréé par l'autorité de l'aviation civile pour exécuter des tâches de certification et/ou de surveillance est habilité à s'acquitter au moins des tâches suivantes :

- a) Examiner les dossiers, les données, les procédures et tout autre document utile pour l'exécution de la tâche de certification et/ou de surveillance ;
- b) Emporter des copies ou extraits de ces dossiers, données, procédures et autres documents ;
- c) Demander une explication verbale sur le site ;
- d) Pénétrer dans tout aéroport, local, site d'exploitation ou autre zone et moyen de transport concerné ;
- e) Effectuer des audits, des enquêtes, des essais, des exercices, des évaluations, des inspections ;
- f) Prendre ou engager des mesures exécutoires si nécessaire.

7. Les tâches visées au paragraphe 6 sont exécutées conformément à la législation nationale des États membres.

Article 4 – Informations fournies à l'Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale

Dans un délai de trois mois après l'entrée en vigueur du présent Règlement, les États membres communiquent à l'Agence de Supervision de la Sécurité Aérienne en Afrique Centrale (ci-après dénommée l'«Agence») les noms des aéroports, leur localisation, leur code d'aéroport OACI et les noms des exploitants d'aéroport, ainsi que le nombre de passagers et de mouvements de fret sur les aéroports concernés par les dispositions du Règlement n° 07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024, du code de l'aviation civile et du présent Règlement.

Article 5 – Conversion de certificats

Les certificats délivrés par l'autorité de l'aviation civile avant l'entrée en application du Règlement n° 07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 sur la base de la législation nationale resteront valables jusqu'à leur expiration tant qu'ils ne sont pas modifiés, suspendus ou retirés.

Article 6 : Déviations par rapport aux spécifications de certification

1. L'autorité de l'aviation civile peut, jusqu'au 31 décembre 2029, accepter les demandes de certificat incluant des déviations par rapport aux spécifications de certification émises par l'Agence, si :

- a) Ces déviations ne correspondent pas à un motif de niveau équivalent de sécurité en vertu de la clause ADR.AR.C.020, ni à un motif de condition spéciale en vertu de la clause ADR.AR.C.025 de l'annexe II du présent Règlement ;
- b) Ces déviations existaient avant l'entrée en vigueur du présent Règlement ;
- c) Ces déviations respectent les exigences essentielles énoncées à l'annexe VII du Règlement n° 07/23-UEAC-066-CM-40 du 18 juin 2024 et sont complétées par des mesures d'atténuation et des actions correctives, selon les besoins ;
- d) Chaque déviation a fait l'objet d'une évaluation de la sécurité appuyant la demande de certificat.

2. L'autorité de l'aviation civile rassemble les éléments justifiant le respect des conditions visées au paragraphe 1 dans un document d'acceptation de déviation et d'action (DAAD).

Le DAAD est joint au certificat et l'autorité de l'aviation civile en précise la période de validité.

3. L'exploitant d'aérodrome et l'autorité de l'aviation civile vérifient que les conditions mentionnées au paragraphe 1 restent satisfaites. Si ce n'est pas le cas, le DAAD est modifié, suspendu ou retiré.

Article 7 – Protection des abords de l'aérodrome

1. Les États membres veillent à ce que des consultations soient menées concernant les incidences, sur la sécurité, des futures constructions proposées à l'intérieur des surfaces de limitation et de protection des obstacles, ainsi que des autres surfaces associées à l'aérodrome.
2. Les États membres veillent à ce que des consultations soient menées concernant les incidences, sur la sécurité, des futures constructions proposées en dehors des surfaces de limitation et de protection des obstacles, ainsi que des autres surfaces associées à l'aérodrome et qui s'étendent au-delà de la hauteur établie par les États membres.
3. Les États membres veillent à la coordination de la protection des aérodromes situés à proximité des frontières nationales d'autres États membres.

Article 8 - Surveillance des abords de l'aérodrome

Les États membres veillent à ce que des consultations soient menées concernant les activités humaines et d'aménagement du territoire, telles que :

- a) Les développements ou les changements d'aménagement de la zone de l'aérodrome ;
- b) Les développements susceptibles de créer des turbulences induites par des obstacles pouvant constituer un risque pour les opérations de navigation aérienne ;
- c) L'utilisation d'éclairages dangereux, déroutants et trompeurs ;
- d) L'utilisation de surfaces hautement réfléchissantes susceptibles de provoquer des éblouissements ;
- e) La création d'espaces favorisant l'activité animale néfaste pour les opérations d'aéronefs ;
- f) Les sources de rayonnement invisible ou la présence d'objets mobiles ou fixes susceptibles de perturber ou d'altérer le fonctionnement des systèmes de communication, de navigation et de surveillance aéronautique.

Article 9 - Gestion des risques associés aux animaux

1. Les États membres veillent à ce que les risques d'impacts d'animaux soient évalués par :
 - a) La mise en place d'une procédure nationale d'enregistrement et de signalement des impacts d'animaux sur les aéronefs ;

- b) Le recueil d'informations auprès des exploitants d'aéronef, du personnel des aérodromes et d'autres sources concernant la présence d'animaux constituant un danger potentiel pour les exploitations d'aéronefs ;
 - c) Une évaluation continue des risques associés aux animaux réalisée par le personnel compétent.
2. Les États membres veillent à ce que les rapports d'impacts d'animaux soient récupérés et transmis à l'OACI pour inclusion dans la base de données du système d'information sur les collisions aviaires (IBIS) de l'OACI.

Article 10 - Entrée en vigueur et application

1. Le présent Règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de la CEMAC.
2. Les Autorités de l'aviation civile impliquées dans la certification et la surveillance des aérodromes, ainsi que les exploitants d'aérodrome se conforment aux exigences exposées à l'annexe II du présent Règlement à compter de la date d'applicabilité du Règlement n° **07/23-UEAC-066-CM-40** du 18 juin 2024. Ils en informent immédiatement la Commission de la CEMAC.
3. Les annexes III et IV s'appliquent aux aérodromes certifiés au titre de l'article 5 à compter de la date de délivrance du certificat.
4. Les aérodromes dont la procédure de certification a été lancée avant le 31 décembre 2026, mais auxquels un certificat n'a pas été délivré à cette date, ne se voient délivrer un certificat que s'ils se conforment aux dispositions du présent Règlement.

Fait à Bangui, le

24 JAN 2025



Baltasar ENGONGA EDJO'O