

Règlement ministériel du déterminant les modalités d'exécution du règlement grand-ducal du 12 mai 2012 portant publication et exécution de l'annexe 14, Volume I, à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale

Le Ministre du Développement durable et des Infrastructures

Vu la loi du 25 mars 1948 relative à l'adhésion du Grand-Duché de Luxembourg à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et notamment ses articles 54 (l) et 90 ;

Vu le règlement grand-ducal du 12 mai 2012 portant publication et exécution de l'annexe 14, Volume I, à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale ;

Sur proposition du Directeur de l'aviation civile ;

L'avis de la Chambre de commerce ayant été demandé ;

Arrête:

Art. 1. Le présent règlement fixe les conditions et les modalités en ce qui concerne la demande, la délivrance, le maintien, la durée de validité et les conditions de renouvellement et d'amendement du certificat d'aérodrome, prévu à l'annexe 14, Volume I, de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, dans son annexe qui fait partie intégrante du présent règlement.

Art. 2. Le présent règlement sera publié au Mémorial pour sortir ses effets

Luxembourg, le XXX

*Le Ministre du Développement durable
et des Infrastructures*
Claude Wiseler

«Aerodrome certificate - Annex 14»

Références et bases légales :

- La loi du 25 mars 1948 relative à l'adhésion du Grand-Duché de Luxembourg à la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale et à l'Accord relatif au Transit des Services Aériens Internationaux, établis le 7 décembre 1944 par la Conférence Internationale de l'Aviation Civile réunie à Chicago ;
- Le règlement européen (CE) n°1108/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n°216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE.
- Règlement grand-ducal du 08 mai 2007 relatif aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile ;
- L'Annexe 14, volume I à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dernière édition;
- Le document de l'OACI Doc. 9774, "Manuel sur la certification des aéroports", dernière édition;
- Le document de l'OACI Doc. 9859 "Manuel de gestion de la sécurité (MGS)", dernière édition;

Certification des aéroports :

1. Généralités :

1.1. Application :

Cette annexe s'applique à l'aéroport de Luxembourg.

Il convient de souligner que la présente annexe n'a pas pour intention de modifier le départage des compétences qui a été instauré entre l'Administration de la navigation aérienne et lux-Airport, entité gestionnaire de l'aéroport, et tel qu'il se reflète dans les lois du 21 décembre 2007 portant création de l'Administration de la navigation aérienne et du 26 juillet 2002 sur la police et l'exploitation de l'aéroport de Luxembourg ainsi que sur la construction d'une nouvelle aérogare ainsi que ses règlements grand-ducaux d'exécution.

2. Certification des aéroports :

2.1. Exigence d'un certificat :

L'exploitant d'un aéroport, relevant des conditions de l'Art. 8bis du règlement européen (CE) n°1108/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n°216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE, doit, en vertu de ce règlement européen obtenir un certificat.

2.2. Demande d'un certificat :

2.2.1. Le demandeur d'un certificat ("postulant") soumettra au Directeur de l'aviation civile (DAC) une demande établie dans la forme prescrite par l'appendice 2. Le manuel d'aéroport établi pour l'aéroport en question et la checklist complétée (appendice 4) et conforme à l'édition de l'Annexe 14, Volume I de l'OACI en vigueur à la date de la demande, en feront partie intégrante.

2.2.2. La DAC ne procédera à l'examen de la demande qu'après avoir reçu tous les documents qui doivent accompagner la demande.

2.3. Examen de la demande initiale :

2.3.1. Préalablement à la délivrance d'un certificat par le Directeur de l'aviation civile, le postulant doit démontrer que:

- le postulant et son personnel possèdent les compétences et l'expérience nécessaires pour exploiter l'aérodrome et en assurer la maintenance comme il convient;
- le manuel d'aérodrome et la checklist, établis pour l'aérodrome du postulant et accompagnant la demande, contiennent toutes les informations pertinentes (voir aussi le chapitre 3 et les appendices 3 et 4);
- les installations, les services et l'équipement de l'aérodrome sont en conformité avec les conditions techniques; en outre, il démontre à l'aide de la checklist complétée (appendice 4) à quelles recommandations il satisfait;
- les procédures d'exploitation de l'aérodrome assurent de façon satisfaisante la sécurité des aéronefs;
- il est capable de respecter les obligations, mentionnées dans le chapitre 4 de la présente annexe;
- un système acceptable de gestion de la sécurité (Safety Management System ou SMS) est en place sur l'aérodrome.

2.3.2. La Direction de l'aviation civile (DAC) examinera la demande, le manuel d'aérodrome et la checklist pour vérifier si ces documents sont établis conformément aux dispositions de la présente annexe et si le postulant sera en mesure d'exploiter et d'entretenir l'aérodrome comme il convient.

2.3.3. Si nécessaire, la DAC fera une évaluation de l'exploitation aérienne (flight operations assessment).

2.3.4. La DAC effectuera des audits au cours de plusieurs visites de l'aérodrome. Les audits seront menés comme décrit dans un programme d'audit initial, ajusté individuellement, selon les principes décrits dans §4.2 de la présente annexe.

2.3.5. Dans le cas d'une demande initiale, l'exploitant devra soumettre, au plus tard un mois après le dernier audit, au Directeur de l'aviation civile un plan d'actions correctives pour remédier aux éventuels manquements constatés lors des audits, comme décrit au §4.3.1.

2.4. Délivrance et validité d'un certificat :

2.4.1. Le Directeur de l'aviation civile prendra une décision au plus tard dans les 9 mois qui suivent l'introduction de la demande formelle. Ce délai peut être prolongé de 3 mois supplémentaires en cas de circonstances dûment motivées et notifiées au demandeur. En cas de refus, il en notifiera par écrit les raisons au postulant. Si à l'expiration du délai prévu ci-avant le demandeur n'a pas reçu de réponse, la demande est réputée refusée.

2.4.2. Le Directeur de l'aviation civile délivrera un certificat au postulant qui répond aux conditions de l'Art. 8bis et à l'annexe V bis du règlement européen (CE) n°1108/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n°216/2008 dans le domaine des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, et abrogeant la directive 2006/23/CE, et à la présente annexe. La délivrance éventuelle d'un certificat se fera toujours à la condition expresse que le titulaire du certificat respecte les dates ultimes de correction et de réponse indiquées dans les rapports d'audit en/ou dans le plan d'actions correctives approuvé par le Directeur de l'aviation civile.

2.4.3. Lorsque le Directeur de l'aviation civile accordera le certificat, il mentionnera sur celui-ci les conditions éventuelles relatives au type d'utilisation de l'aérodrome. Les conditions peuvent aussi bien être les principales caractéristiques et limitations mentionnées sur le formulaire de demande que les conditions et restrictions légales conformes à la réglementation européenne et internationale.

2.4.4. Un certificat, en vertu de la présente annexe, est délivré pour une période de 5 ans et reste valable aussi longtemps qu'il n'est pas amendé, suspendu ou retiré.

2.5. Certificat provisoire :

2.5.1. Le Directeur de l'aviation civile peut délivrer au postulant mentionné au §2.2.1, ou au cessionnaire visé au §2.7.1, un certificat provisoire d'une durée inférieure à 5 ans autorisant le postulant ou le cessionnaire à exploiter l'aérodrome, pour autant que la DAC se soit assurée :

- qu'un certificat relatif à l'aérodrome en question puisse être délivré au postulant ou au cessionnaire dès l'achèvement de la procédure de demande d'attribution ou de transfert; et
- que la délivrance d'un certificat provisoire est d'intérêt public et n'est pas incompatible avec la sécurité de l'aviation.

2.5.2. Un certificat provisoire émis en vertu du §2.5.1 a une durée minimale d'un an et vient à expiration:

- à la date à laquelle le certificat est délivré ou transféré; ou
- à la date d'expiration spécifiée sur le certificat provisoire.

2.5.3. Les dispositions de la présente annexe s'appliquent à un certificat provisoire de la même manière qu'elles s'appliquent à un certificat.

2.5.4. Au plus tard 6 mois avant la date d'échéance du certificat provisoire, son titulaire introduira une demande de certificat auprès du Directeur de l'aviation civile, comme prévu au §2.2. de la présente annexe.

2.6. Renonciation à un certificat :

2.6.1. Si le titulaire d'un certificat veut renoncer à son certificat, il doit donner au Directeur de l'aviation civile un préavis écrit d'au moins 3 mois, afin que les dispositions utiles puissent être prises pour la publication.

2.6.2. Le Directeur de l'aviation civile procède au retrait du certificat à la date spécifiée dans le préavis.

2.7. Transfert d'un certificat :

2.7.1. Le Directeur de l'aviation civile peut donner son consentement au transfert d'un certificat et fixer les modalités pour le transfert au cessionnaire lorsque:

- le titulaire du certificat avise la DAC par écrit, au moins 12 mois à l'avance, qu'il cessera d'exploiter l'aérodrome à compter de la date spécifiée dans son préavis;
- le titulaire du certificat d'aérodrome communique par écrit le nom du cessionnaire au Directeur de l'aviation civile;
- le cessionnaire demande par écrit au Directeur de l'aviation civile, 12 mois avant que le titulaire actuel du certificat cesse d'exploiter l'aérodrome, que le certificat lui soit transféré;
- les conditions énoncées au §2.3.2 sont respectées en ce qui concerne le cessionnaire.

2.7.2. Le Directeur de l'aviation prendra une décision dans un délai de 3 mois qui suit la réception de la demande du cessionnaire. Si le transfert du certificat est refusé, il en notifiera, par écrit, les motifs au postulant.

2.8. Amendement d'un certificat :

2.8.1. Le Directeur de l'aviation civile peut, pourvu que les conditions énoncées aux §2.3.1 et 3.4 soient respectées, amender un certificat lorsque:

- Une modification intervient dans la gestion de l'aérodrome;
- Une modification intervient dans l'utilisation ou l'exploitation de l'aérodrome;
- Des modifications sont apportées aux limites de l'aérodrome.

2.8.2. Le titulaire d'un certificat veille à ce que les données indiquées sur son certificat soient toujours correctes. Si une ou plusieurs mentions sur le certificat ne sont plus exactes, le titulaire du certificat demande immédiatement à la DAC d'apporter ces modifications.

3. Manuel d'aérodrome :

3.1. Elaboration du manuel d'aérodrome :

3.1.1. L'exploitant d'un aérodrome certifié doit avoir pour celui-ci un manuel, appelé le manuel d'aérodrome.

3.1.2. Le manuel d'aérodrome devra être disponible sous format électronique ou sur papier, et devra:

- être dactylographié et signé par l'exploitant de l'aérodrome;
- être établi sous une forme qui facilite sa mise à jour;
- comporter un système d'indication de la validité des pages et des amendements y apportés, ainsi qu'une page où seront consignées les révisions;
- être organisé d'une manière qui facilitera le processus de préparation, d'examen et d'acceptation.

3.2. Disponibilité du manuel d'aérodrome :

3.2.1. Conformément au §2.2.1, l'exploitant de l'aérodrome joint à sa demande au Directeur de l'aviation civile (ainsi que pour chaque demande de renouvellement) un exemplaire complet du manuel d'aérodrome, actualisé à la date de la demande. Cet exemplaire est archivé par la DAC.

3.2.2. L'exploitant de l'aérodrome doit conserver à l'aérodrome au moins un exemplaire complet et à jour du manuel d'aérodrome ; un exemplaire sera aussi conservé à l'établissement principal de l'exploitant si celui-ci est différent de l'aérodrome.

3.2.3. L'exploitant de l'aérodrome doit tenir l'exemplaire mentionné au §3.2.2 à la disposition des fonctionnaires autorisés de la DAC, pour inspection.

3.2.4. L'exploitant de l'aérodrome doit mettre des exemplaires supplémentaires à la disposition de son personnel et/ou de ses usagers, sur le support de son choix (papier, version électronique...). Il veillera à ce que tous les exemplaires soient complets et mis à jour.

3.3. Renseignements à inclure dans le manuel d'aérodrome :

3.3.1. L'exploitant d'un aérodrome certifié doit inclure dans le manuel d'aérodrome les renseignements ci-après, pour autant qu'ils s'appliquent à l'aérodrome, répartis comme suit en cinq parties:

- **Partie 1:** Renseignements d'ordre général, comme indiqué dans la 1ère partie de l'appendice 3 à la présente annexe;
- **Partie 2:** Précisions sur le site de l'aérodrome, comme indiqué dans la 2ème partie de l'appendice 3 à la présente annexe;
- **Partie 3:** Précisions sur l'aérodrome à communiquer aux services d'information aéronautique, comme indiqué dans la 3ème partie de l'appendice 3 à la présente annexe;

- **Partie 4:** Procédures d'exploitation de l'aérodrome et mesures de sécurité, comme indiqué dans la 4ème partie de l'appendice 3 à la présente circulaire. Ceci peut comprendre des renvois aux procédures des services de la circulation aérienne telles que celles qui concernent les opérations par faible visibilité. Les procédures de gestion de la circulation aérienne sont normalement publiées dans le manuel des services de la circulation aérienne, avec un renvoi mutuel entre le manuel d'aérodrome et le manuel des services de la circulation aérienne;
 - **Partie 5:** Précisions sur l'administration de l'aérodrome et le système de gestion de la sécurité (SMS), comme indiqué dans la 5ème partie de l'appendice 3 à la présente circulaire.
- 3.3.2. Si, en vertu du §8.1.1, la DAC exempte l'exploitant de l'aérodrome de se conformer à toute condition énoncée dans la présente circulaire, le manuel d'aérodrome doit indiquer le numéro d'identification donné à cette exemption par la DAC et la date à laquelle l'exemption est entrée en vigueur, ainsi que toutes les conditions ou procédures au titre desquelles l'exemption a été accordée.
- 3.3.3. Si une précision n'est pas incluse dans le manuel d'aérodrome parce qu'elle ne s'applique pas à l'aérodrome, l'exploitant doit en indiquer la raison dans ce manuel.
- 3.4. Procédure normale d'amendement du manuel d'aérodrome**
- 3.4.1. L'exploitant d'un aérodrome certifié doit amender le manuel d'aérodrome ou, sur demande, confirmer son statu quo au moins deux fois par an.
- 3.5. Procédure spéciale d'amendement du manuel d'aérodrome**
- 3.5.1. Le Directeur de l'aviation civile peut décider dans certains cas constatés, après examen contradictoire, que la publication des amendements du manuel d'aérodrome est soumise à approbation préalable. Il en est ainsi lorsque :
1. des erreurs sont publiées ;
 2. la procédure sur la gestion des changements, comme décrit dans le chapitre 5, n'est pas suivie correctement ;
 3. la publication n'est pas faite pendant les délais prévus ;
 4. le SMS de l'aéroport n'a pas suffisamment surveillé les publications ;
 5. les manuels d'aérodrome ne sont pas correctement amendés après la publication d'un nouvel amendement.
- 3.5.2. Avant de pouvoir publier l'amendement au manuel d'aérodrome, l'exploitant doit obtenir l'approbation formelle de la DAC. A cet effet, l'exploitant soumettra les modifications proposées pour approbation à la DAC, au moins un mois avant la date de publication prévue.
- 3.5.3. La DAC peut réagir de trois façons vis-à-vis d'une proposition de publication :
- elle accepte l'amendement proposé au manuel d'aérodrome. L'amendement peut alors être publié ;
 - elle accepte l'amendement proposé au manuel d'aérodrome à condition que l'exploitant y apporte les adaptations que la DAC a annoté. Le manuel d'aérodrome pourra être publié ensuite ;
 - elle n'accepte pas l'amendement proposé au manuel d'aérodrome et celui-ci ne peut pas être publié.
- Dans les deux derniers cas la DAC motive sa décision.
- 3.5.4. Avant d'introduire formellement sa demande, l'exploitant peut, s'il le désire, consulter de manière informelle la DAC sur une proposition d'amendement.

3.5.5. Lorsqu'il est nécessaire de garantir la sécurité, l'exploitant peut publier unilatéralement (c'est à dire sans l'approbation préalable de la DAC) un amendement. Cette décision doit être accompagnée d'une motivation. Les pages contenant cet amendement seront publiées de telle manière – de préférence sur des pages jaunes - qu'on puisse les distinguer clairement des pages normales. Lors de la prochaine procédure d'amendement prévue, l'amendement pris en urgence doit être formellement soumis pour approbation à la DAC.

3.5.6. En dehors du cas visés au paragraphe précédent tout amendement notifié à la DAC qui ne fait pas l'objet d'une réaction de la DAC, conformément au §3.5.3, dans un délai d'un mois, est réputé accepté par la DAC.

3.6. Amendement contraint du manuel d'aérodrome :

La DAC peut exiger, par un écrit motivé, que l'exploitant d'un aérodrome amende le manuel d'aérodrome.

3.7. Amendement de la Checklist Annex 14 :

L'exploitant doit amender la Checklist Annex 14 et envoyer la dernière version à la DAC chaque fois que nécessaire afin que les renseignements y repris restent exacts.

4. Supervision continue :

4.1. Respect des conditions de certification :

4.1.1. La DAC exercera une supervision continue sur les activités de l'exploitant de l'aérodrome, afin de s'assurer que les conditions de la certification sont toujours satisfaites.

4.1.2. S'il est constaté que ces conditions ne sont plus satisfaites, le Directeur de l'aviation civile limitera, suspendra ou retirera le certificat, comme prévu aux §2.4.3. et §9 de la présente annexe.

4.2. Audits :

4.2.1. La DAC effectuera, des audits sur base d'un programme d'audits annuel communiqué à l'exploitant d'un aérodrome sur base d'une évaluation du risque associée aux différentes opérations constitutives des services aéroportuaires fournis.

4.2.2. Les dates d'audits étant communiquées au moins 3 mois à l'avance, l'exploitant de l'aérodrome prendra les dispositions pour que les personnes requises soient disponibles ou que les fonctions visées soient remplies lors de l'audit.

4.2.3. La DAC peut aussi effectuer des inspections et des contrôles qui peuvent être réalisés de manière opinée ou inopinée.

4.2.4. En cas de constatation d'un problème lors d'inspections ou de contrôles laissant déduire à un problème systémique, la DAC peut effectuer un audit inopiné.

4.2.5. Le rapport de l'audit subdivisera les remarques éventuelles en 3 catégories numérotées 1, 2 et 3 comme prévu à l'appendice 1.

4.2.6. Normalement, l'exploitant indiquera dans son plan d'actions correctives les dates ultimes de correction ou de réponse. Dans des cas exceptionnels, par exemple lorsque la sécurité l'exige ou que la DAC n'est pas d'accord avec une date proposée, la DAC fixera elle-même une date limite pour la correction ou la réponse exigée à la suite d'une constatation.

4.2.7. Le rapport signé par les auditeurs de la DAC est soumis pour signature à l'exploitant. Par sa signature, il se déclare d'accord avec ce qui suit :

- il admet les constatations de la catégorie 1 et 2 notées dans le rapport;

- si nécessaire, il répondra aux constatations faites ou il apportera les corrections nécessaires pour les dates limites indiquées dans le rapport, ou il fournira des informations sur l'état d'avancement des actions correctives ou des réponses à donner aux constatations;
- si le rapport ne mentionne pas de date pour les corrections, il s'engage à reprendre les constatations dans son plan d'actions correctives, comme indiqué au §4.3.

4.3. Plan d'actions correctives :

4.3.1. L'exploitant de l'aérodrome dressera systématiquement un plan d'actions correctives reprenant toutes les constatations faites lors de l'audit. Ce plan doit comprendre au moins les rubriques suivantes :

- la description de la constatation (code audit et numéro d'ordre);
- les corrections envisagées (catégorie 1 et 2) ou les réponses prévues (catégorie 3) ;
- la date ultime de correction ou de réponse (si une date a été fixée lors de l'audit comme décrit au §4.2.7., cette date est reprise).

4.3.2. Chaque fois qu'un amendement est apporté au manuel d'aérodrome ou que son statu quo est confirmé, l'exploitant enverra le dernier état d'avancement du plan d'actions correctives pour approbation au Directeur de l'aviation civile.

- Lorsque la DAC n'a pas d'objection, le plan sera approuvé.
- Lorsque la DAC a des objections quant aux modifications proposées au plan d'actions correctives, l'exploitant de l'aérodrome sera prié par écrit d'adapter son plan aux objections émises.

4.3.3. Aucune modification ne peut être apportée aux actions correctives qui ont déjà été approuvées par la DAC.

4.3.4. L'exploitant de l'aérodrome doit proposer une adaptation d'une action corrective lorsque la DAC estime qu'une correction ou une réponse n'est pas satisfaisante (voir §4.4.4.).

4.3.5. Si en raison de circonstances exceptionnelles, une partie du plan approuvé doit être adaptée, l'exploitant introduit une proposition d'adaptation du plan d'actions correctives, à laquelle il joint une demande motivée à l'attention du Directeur de l'aviation civile. La demande d'adaptation d'une action corrective doit dans tous les cas être introduite avant la date ultime de correction ou de réponse.

4.4. Suivi des constatations :

4.4.1. L'exploitant de l'aérodrome communiquera par écrit à la DAC la suite qu'il a donnée à chaque constatation.

4.4.2. A cet effet, il complète (de manière dactylographiée) les cases prévues sur le formulaire de constatations et le renvoie signé, au plus tard, à la date limite de correction (pour une constatation de catégorie 1 ou 2) ou de réponse (pour une constatation de catégorie 3) à la DAC

4.4.3. Sur la base de ce formulaire, la DAC décidera ou non de clore le chapitre relatif à la constatation, sous réserve d'une éventuelle visite de suivi préalable.

4.4.4. Si la DAC estime qu'une correction ou une réponse n'est pas satisfaisante, une action ad hoc doit être décidée de concert, comme prévu au paragraphe §4.3.

4.4.5. Sans préjudice de l'exigence du §4.4.2. imposant que les documents doivent être imprimés et signés, la DAC et l'exploitant de l'aérodrome échangent également les versions électroniques des formulaires de constatations, chaque fois que l'une des parties apporte une modification au formulaire, aux fins d'une gestion de dossier efficiente et informatisée.

4.5. Réquisition de rapports :

4.5.1. La DAC peut, moyennant préavis ou non, réclamer des rapports d'audits internes de sécurité et des comptes rendus de sécurité de l'exploitant de l'aérodrome (comme décrit au §7.4) afin de les examiner et de s'en servir comme références.

4.5.2. Dans le cadre du suivi des incidents, la DAC peut demander à l'exploitant de l'aérodrome de lui fournir toute information complémentaire concernant un incident.

5. Gestion des modifications :

5.1. Distinction sur base de la nature des modifications :

5.1.1. Modifications d'ordre administratif. La DAC doit accepter toute modification des responsabilités du Safety Manager ou de ou des Accountable Manager, ou lorsque d'autres personnes ont été désignées, suivant les conditions fixées au §6.2.0 et au §7.1.2. En ce qui concerne les modifications à caractère purement administratif, le §3.4 de la présente annexe concernant l'amendement du manuel d'aérodrome est d'application.

5.1.2. Modifications d'ordre technique ou affectant l'infrastructure. Ces modifications exigent l'approbation de la DAC, comme décrit au §5.2, sauf s'il s'agit de travaux d'entretien ou de réparation :

- de l'infrastructure existant,
- des équipements existants,

qui ne modifient pas les caractéristiques des facilités et des systèmes. L'approbation n'est pas exigée pour des modifications peu importantes, à condition que la DAC donne préalablement son accord qu'il s'agit bien d'une modification peu importante.

5.1.3. Modifications d'ordre opérationnel ou procédural. Ces modifications exigent l'approbation de la DAC, comme décrit au §5.2. L'approbation n'est pas exigée pour des modifications peu importantes, à condition que la DAC donne préalablement son accord qu'il s'agit bien d'une modification peu importante.

5.1.4. Modifications à la suite de travaux. L'exécution de travaux qui ont une influence sur les conditions de certification visées dans l' "Aerodrome Certificate – Annex 14" ou dans la dernière demande d' "Aerodrome Certificate – Annex 14" exige une étude de sécurité. Les risques et les mesures compensatoires y afférentes doivent être communiqués à la DAC.

5.2. Demande de l'approbation de modifications :

5.2.1. L'obtention de l'approbation des plans de modification par la DAC exige que l'exploitant introduise sa demande complète au moins trois mois à l'avance.

5.2.2. Ce délai de 3 mois peut éventuellement être raccourci. L'exploitant doit alors motiver l'urgence du dossier.

5.2.3. Dans certaines situations, il peut être indispensable que l'exploitant de l'aérodrome effectue immédiatement des modifications pour garantir la sécurité. Uniquement dans ces circonstances, il est possible de ne demander l'approbation de la DAC qu'après l'implémentation de la modification.

5.2.4. Une demande complète doit contenir au moins les documents suivants:

- une lettre de motivation adressée au Directeur de l'aviation civile avec un exposé clair des objectifs visés par les modifications ;
- une description précise des modifications avec les cartes nécessaires et les procédures opérationnelles telles que convenues entre toutes les parties intéressées ;
- une étude de sécurité examinant les risques liés à la modification ;
- un planning d'implémentation pour la réalisation des modifications ;

- si d'application, une proposition pour les adaptations nécessaires dans l'AIP, déjà coordonnées avec Belgocontrol ;
- si d'application, la Checklist Annex 14 (appendice 4 à la présente annexe) telle qu'elle sera libellée après la réalisation des modifications ;
- si d'application, une motivation pour invoquer le §5.2.3. permettant d'implémenter une modification avant que la DAC n'ait donné son approbation.

5.3. Approbation des modifications :

- 5.3.1. Avant d'introduire la demande complète visée au §5.2.4., l'exploitant de l'aérodrome peut déjà se concerter à propos des modifications envisagées avec la DAC. A ce niveau, la DAC n'accordera toutefois aucune approbation, explicite ou implicite, même pour des éléments du dossier.
- 5.3.2. Dans les trois mois qui suivent l'introduction de la demande complète, la DAC doit fournir à l'exploitant de l'aérodrome une réponse concernant les modifications proposées :
- Soit le projet est entièrement approuvé et le projet peut être réalisé selon le planning d'implémentation proposé.
 - Soit le projet est approuvé à certaines conditions. Les plans peuvent être réalisés si les conditions imposées par la DAC sont satisfaites.
 - Soit le projet soumis n'est pas accepté dans sa forme actuelle. Les raisons du refus seront communiquées par écrit.
- 5.3.3. Dans le cas d'une réponse positive (§5.3.2.a et b), la DAC peut décider d'organiser un audit, un contrôle ou une inspection avant que les modifications apportées prennent effet. Le cas échéant, l'exploitant signalera à la DAC quand tout est prêt pour la mise en service.
- 5.3.4. Au plus tard 10 jours ouvrables après l'audit, le contrôle ou l'inspection, la DAC donnera ou non son autorisation pour la mise en service. En tout cas, toute modification notifiée à la DAC qui ne fait pas l'objet d'une réaction de la DAC, conformément au §5.3.2, dans le délai de 3 mois, est réputée acceptée par la DAC.
- 5.3.5. Par dérogation au §5.3.2, en cas d'une modification visée au §5.1.1, ou en cas de modification visée aux §5.1.2 et §5.1.3., pour lesquelles l'exploitant d'un aérodrome introduit une demande motivée à la DAC indiquant qu'il considère qu'il s'agit d'une modification peu importante, l'absence de réaction de la DAC dans un délai de 1 mois, est considérée comme une acceptation par la DAC de ladite modification.

6. Obligations de l'exploitant d'un aérodrome :

6.1. Respect de conditions techniques et objectives de sécurité minimum :

L'exploitant d'un aérodrome se conformera aux conditions techniques ainsi qu'à toutes conditions annotées dans le certificat en vertu des §2.4.2 et 8.1.1.

6.2. Rôles et missions de l'accountable manager (gestionnaire responsable):

- 6.2.1. L'exploitant désignera un ou plusieurs 'Accountable Manager' dont le respect des conditions reprises ci-après doit être approuvé par la DAC. Il doit avoir suffisamment de connaissances et d'expérience dans les aspects organisationnels et opérationnels de l'aérodrome et du trafic aérien y afférent. Il assume la responsabilité pour le bon déroulement des activités de base en rapport avec l'Annexe 14, volume I de l'OACI. Pour cela, il doit avoir accès à toutes les parties de l'organisation de l'exploitant et, en cas de sous-traitance, aux organisations des sous-traitants.

6.2.2. Le champ de responsabilité de l'un ou des accountable manager portera sur les activités de base suivantes, qu'elles soient réalisées en gestion propre ou sous-traitées:

1. Communiquer des comptes rendus d'aérodrome aux AIS
2. Assurer la sûreté de l'aérodrome
3. Implémenter un plan d'urgence local pour l'aérodrome
4. Implémenter un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie
5. Inspecter l'aire de mouvement et les surfaces de limitation d'obstacles
6. Installer, inspecter et assurer la maintenance des aides visuelles et systèmes électriques
7. Assurer la maintenance de l'aire de mouvement
8. Planifier et (faire) réaliser des travaux sur l'aérodrome
9. Gérer la/les aires de trafic
10. Contrôler les (la présence de) véhicules côté piste
11. Wildlife management
12. Contrôler les obstacles sur l'aérodrome
13. Contrôler les obstacles autour de l'aérodrome
14. Enlèvement d'aéronefs immobilisés
15. Manutention de marchandises dangereuses sur l'aérodrome
16. Implémenter les Low Visibility Procedures
17. Protéger les emplacements des aides à la navigation
18. Implémenter un Safety Management System
19. Statuer sur les caractéristiques physiques, l'infrastructure et/ou l'équipement actuel et futur de l'aérodrome

6.3. **Compétence du personnel d'exploitation et de maintenance :**

- 6.3.1. L'exploitant de l'aérodrome emploiera un personnel qualifié et compétent, en nombre suffisant, pour effectuer toutes les activités critiques pour l'exploitation et la maintenance de l'aérodrome. S'il sous-traite une ou plusieurs de ces activités, il s'assure que le sous-traitant satisfait à cette exigence.
- 6.3.2. Si la DAC ou toute autre instance compétente exige une certification de compétence pour le personnel visé au §6.3.1, l'exploitant de l'aérodrome emploiera uniquement des personnes en possession de ces certificats. En cas de sous-traitance, il s'assure que le sous-traitant satisfait à cette exigence.
- 6.3.3. L'exploitant de l'aérodrome mettra en œuvre un programme de développement des compétences pour le personnel visé au §6.3.1. En cas de sous-traitance, il s'assure que le sous-traitant satisfait à cette exigence.

6.4. **Exploitation et maintenance de l'aérodrome :**

- 6.4.1. Sous réserve de toutes directives que pourrait émettre la DAC, l'exploitant exploitera et entretiendra l'aérodrome conformément aux procédures énoncées dans le manuel d'aérodrome.
- 6.4.2. Afin d'assurer la sécurité des aéronefs, la DAC peut donner des directives écrites à un exploitant d'un aérodrome pour que les procédures du manuel d'aérodrome soient modifiées.
- 6.4.3. L'exploitant d'un aérodrome assurera une maintenance appropriée et efficace des installations de l'aérodrome.
- 6.4.4. Le titulaire du certificat s'assure que les services de circulation aérienne appropriés (Air Traffic Services ou ATS) sont mis en œuvre ou sont désignés de manière à garantir la sécurité des aéronefs dans l'espace aérien associé à l'aérodrome.

6.4.5. Une coordination est indispensable dans les autres domaines en rapport avec la sécurité, notamment avec les services d'information aéronautique (Aeronautical Information Service ou AIS), les services météorologiques, ainsi que les services de sûreté (security).

6.5. Notifications et comptes rendus :

6.5.1. L'exploitant d'un aérodrome respectera l'obligation de communiquer des notifications et comptes rendus à la DAC, au contrôle de la circulation aérienne (Air Traffic Control ou ATC) et aux pilotes, dans les délais requis par le règlement grand-ducal du 08 mai 2007 relatif aux comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

6.5.2. Notification d'inexactitudes dans des publications du service d'information aéronautique (Aeronautical Information Service ou AIS).

L'exploitant d'un aérodrome examinera dès leur réception toutes les publications d'information aéronautique (Aeronautical Information Publications ou AIP), ainsi que les suppléments aux AIP, amendements d'AIP, Notices to Airmen (NOTAMs), bulletins d'information pré-vol (Pre-Flight Information Bulletins) et circulaires d'information aéronautique (Aeronautical Information Circulars) publiés par l'AIS; immédiatement après cet examen, il avisera l'AIS de toute inexactitude dans les renseignements que contiennent ces publications en ce qui concerne son aérodrome.

6.5.3. Circonstances exigeant une notification immédiate. Sous réserve des dispositions du §6.5.4, l'exploitant d'un aérodrome avisera l'AIS immédiatement et en détail de toute circonstance visée ci-après dont il aura connaissance, et prendra des dispositions pour que le contrôle de la circulation aérienne (ATC) et les flight operations units des compagnies aériennes en reçoivent immédiatement notification :

1. obstacles, facteurs d'obstruction et dangers:
 - 1.1. tout objet faisant saillie au-dessus d'une surface de limitation d'obstacle se rapportant à l'aérodrome ;
 - 1.2. existence de tout facteur d'obstruction ou situation dangereuse affectant la sécurité de l'aviation à l'aérodrome ou à proximité;
2. niveau de service :
réduction du niveau de service à l'aérodrome qu'indique toute publication aéronautique mentionnée au §6.5.2;
3. aire de mouvement :
fermeture de toute partie de l'aire de mouvement d'aérodrome ;
4. toute autre circonstance qui pourrait compromettre la sécurité de l'aviation à l'aérodrome et à l'égard de laquelle des précautions sont justifiées.

6.5.4. Notification immédiate aux pilotes.

Lorsque l'exploitant de l'aérodrome ne peut faire en sorte que le contrôle de la circulation aérienne (ATC) et les flight operations units des compagnies aériennes reçoivent la notification d'une circonstance visée au point 6.5.3 en conformité avec le présent paragraphe de l'annexe, il doit aussitôt aviser par tous les moyens possibles les pilotes qui peuvent être affectés par cette circonstance.

6.6. Inspections spéciales :

Afin d'assurer la sécurité de l'aviation, l'exploitant d'un aérodrome inspectera l'aérodrome, selon les exigences des circonstances :

- aussitôt que possible après tout accident ou incident d'aviation au sens où ces termes sont définis dans l'Annexe 13 à la Convention relative à l'aviation civile internationale;
- au cours de toute période de construction ou de réparation d'installations ou d'équipement d'aérodrome dont le rôle est critique pour la sécurité de l'exploitation aérienne;
- à tout autre moment où existent à l'aérodrome des circonstances susceptibles de compromettre la sécurité de l'aviation.

6.7. **Obstacles à l'intérieur et aux abords des aérodromes :**

6.7.1. L'exploitant d'un aérodrome enlèvera de la surface de l'aérodrome tout véhicule ou autre facteur d'obstruction susceptible d'être dangereux.

6.7.2. L'exploitant doit effectuer au moins tous les cinq ans un relevé d'obstacles en rapport avec les surfaces de limitation d'obstacles de son aérodrome.

6.8. **Avertissements :**

Lorsque des aéronefs évoluant à basse altitude au dessus d'un aérodrome ou à ses abords, ou des aéronefs circulant à la surface, sont susceptibles d'être dangereux pour les personnes ou pour le trafic de véhicules, l'exploitant de l'aérodrome doit:

- afficher des avertissements de danger sur toute voie publique limitrophe de l'aire de manœuvre;
- si une telle voie publique n'est pas sous le contrôle de l'exploitant de l'aérodrome, informer de l'existence d'un danger l'autorité responsable de l'affichage d'avis sur la voie publique.

6.9. **Droit d'accès à l'aérodrome pour le personnel autorisé :**

6.9.1. Le personnel autorisé à cet effet par le Directeur de l'aviation civile peut inspecter les installations, les services et les équipements d'un aérodrome, y effectuer des tests, vérifier les documents et les dossiers de l'exploitant de l'aérodrome ainsi que le système de gestion de la sécurité (SMS), en vue de s'assurer de la sécurité de l'aérodrome.

6.9.2. L'exploitant d'un aérodrome permettra à toute personne visée au §6.9.1, d'avoir accès à toute partie de l'aérodrome, à toute installation sur l'aérodrome, à tout équipement et aux dossiers et de rencontrer le personnel de l'exploitant, dans l'optique de l'objectif décrit au §6.9.1.

6.9.3. L'exploitant d'un aérodrome fournira sa collaboration pour les activités visées au §6.9.1.

7. **Système de gestion de la sécurité :**

7.1. **Système de gestion de la sécurité (Safety Management System ou SMS) établi par l'exploitant de l'aérodrome :**

7.1.1. L'exploitant d'un aérodrome établira pour l'aérodrome un système de gestion de la sécurité (SMS) décrivant la structure organisationnelle ainsi que les fonctions, pouvoirs et responsabilités des cadres de cette structure pour garantir la maîtrise de l'exploitation et démontrer qu'elle est améliorée si besoin est.

7.1.2. Il désignera un ou plusieurs 'Safety Manager', dont le respect des conditions reprises ci-après doit être approuvé par la DAC.

- Le 'Safety Manager' doit avoir la possibilité de discuter directement des aspects de sécurité avec l' 'Accountable Manager', et il lui rend directement compte, ce qui doit ressortir de sa position dans l'organigramme.
- Le 'Safety Manager' a accès à toutes les parties de l'organisation de l'exploitant et, en cas de sous-traitance, aux organisations des sous-traitants.

- Le 'Safety Manager' a suffisamment de connaissances et d'expérience dans les aspects organisationnels et opérationnels de l'aérodrome et du trafic aérien y afférent.
- 7.1.3. Le système de gestion de la sécurité de l'exploitant portera au moins sur les activités définies au §6.2.2. qu'elles soient réalisées en gestion propre ou sous-traitées:
- 7.1.4. Si la responsabilité pour certaines des activités de base susmentionnées ne relève pas de l'exploitant, celui-ci devra s'assurer qu'un système de gestion de la sécurité acceptable (de l'exploitant ou du responsable) s'y rapporte.
- 7.1.5. L'appendice 3, chapitre 5 de cette annexe indique quels sont les éléments requis d'un tel système de gestion de la sécurité (SMS).
- 7.2. Objectifs de sécurité :**
- 7.2.1. Le système de gestion de la sécurité tendra à améliorer continuellement le niveau de sécurité général.
- 7.2.2. L'exploitant de l'aérodrome fixera dans son système de gestion de la sécurité (SMS) des objectifs de sécurité minimum sous la forme d'indicateurs de performance de sécurité (safety performance indicators) et des objectifs de performance de sécurité (safety performance targets) qui tendent au minimum à un niveau de sécurité égal au niveau visé par les exigences techniques.
- 7.2.3. Des indicateurs de performance de sécurité (safety performance indicators) et des objectifs de performance de sécurité (safety performance target) doivent être fixés concernant :
- le nombre de collisions entre les véhicules et les avions ;
 - le nombre d'incursions sur piste ;
 - l'utilisation d'un système de rapportage volontaire ;
 - le nombre de collisions entre les avions et les animaux ;
 - le nombre de rapports sur la présence de débris (FOD) ;
 - le nombre de fuel spills.
- 7.2.4. Les indicateurs doivent être publiés une fois par an dans le manuel d'aérodrome, tant en chiffres absolus qu'en rapport avec le nombre de mouvements. L'exploitant de l'aérodrome fixera les objectifs pour l'année suivante sur base de ces chiffres et de leur interprétation.
- 7.3. Concessionnaires des services aéronautiques :**
- 7.3.1. L'exploitant d'un aérodrome obligera tous ses 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 de l'aérodrome.
- 7.3.2. L'exploitant de l'aérodrome exigera que tous les utilisateurs de l'aérodrome, y compris les concessionnaires de services aéronautiques, fournisseurs de services d'escale et autres organismes visés au §7.3.1 coopèrent au programme de promotion de la sécurité de l'aérodrome et de sécurisation de son utilisation, en l'informant immédiatement de tout accident, incident, défaut ou panne ayant des incidences sur la sécurité.
- 7.3.3. L'exploitant de l'aérodrome assurera une surveillance du respect de ces dispositions.
- 7.4. Audits internes de sécurité et comptes rendus de sécurité de l'exploitant de l'aérodrome :**

- 7.4.1. L'exploitant d'un aérodrome prendra des dispositions pour un audit du système de gestion de la sécurité (SMS), qui comprendra une inspection des installations et de l'équipement d'aérodrome. L'audit s'étendra aux fonctions propres de l'exploitant de l'aérodrome.
- 7.4.2. L'exploitant d'un aérodrome organisera également un programme d'audit et d'inspection externe pour l'évaluation d'autres usagers, notamment les concessionnaires de services aéronautiques, fournisseurs de services d'escale et autres organismes exerçant des activités à l'aérodrome, dont il est question au §7.3.1.
- 7.4.3. Les audits visés au §7.4.1 seront effectués au moins tous les 3 ans selon un programme établi par l'exploitant.
- 7.4.4. L'exploitant d'un aérodrome veillera à ce que les comptes rendus d'audit, y compris le compte rendu sur les installations, les services et l'équipement d'aérodrome et la checklist (appendice 4 à la présente annexe), soient établis par des experts possédant les qualifications requises en matière de sécurité.
- 7.4.5. L'exploitant d'un aérodrome conservera un exemplaire du ou des comptes rendus mentionnés au §7.4.4 de la annexe pendant au moins une période de 5 années.
- 7.4.6. Le rapport les comptes rendus mentionnés au §7.4.5 doivent être établis et signés par les personnes qui ont effectué les audits et les inspections.

8. Exemptions :

- 8.1.1. Sur la base d'une demande dûment motivée et documentée fournie par l'exploitant de l'aérodrome, la DAC peut exempter par écrit celui-ci de se conformer à certaines dispositions de la présente annexe.
- 8.1.2. Pour des exemptions d'ordre administratif, il suffit que l'exploitant de l'aérodrome soumette une demande justifiée à la DAC.
- 8.1.3. En ce qui concerne toutes les autres exemptions, l'exploitant démontrera au moyen d'une étude aéronautique justificative avec analyse de risques qu'il a tenu compte de tous les aspects liés à la sécurité et proposera des mesures compensatoires.

Appendice 1: Définitions (pages 15-19)

Appendice 2: Formulaire de demande "Aerodrome certificate – Annex 14" (pages 21-26)

Appendice 3: Renseignements devant figurer dans le manuel d'aérodrome (pages 27-35)

Appendice 4: "Checklist" (pages 35-77)

APPENDICE 1

DEFINITIONS :

Pour l'application de la présente annexe, on entend par:
(les termes anglais mentionnés entre parenthèses sont ceux utilisés dans les documents de l'OACI)

Aérodrome (aerodrome):

Surface définie sur terre (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.

"Aerodrome certificate - Annex 14" (aerodrome certificate):

Certificat d'exploitation d'un aérodrome délivré, conformément au règlement européen (CE) n°1108/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n°216/2008 dans le domaine des aérodromes, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, abrogeant la directive 2006/23/CE et à la présente annexe, par la DAC.

Aérodrome certifié (certified aerodrome):

Aérodrome dont l'exploitant a reçu un "Aerodrome certificate - Annex 14".

Aire de manœuvre (manoeuvring area):

Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exclusion des aires de trafic.

Aire de mouvement (movement area):

Partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface,
et qui comprend l'aire de manœuvre et les aires de trafic.

Aire de sécurité d'extrémité de piste (Runway End Safety Area ou 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 avion atterrirait trop court ou dépasserait l'extrémité de piste.

Aire de trafic (apron):

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

Atténuation du risque (risk mitigation):

Mesure(s) prise(s) pour réduire le risque, généralement lorsque le risque est indésirable ou inacceptablement élevé sans cette/ces mesure(s).

Balise (marker):

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

Bande de piste (runway strip):

Aire définie comprenant 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;

ANNEXE

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 (taxiway strip):

Aire dans laquelle est comprise une voie de circulation (taxiway), 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.

Certificat (aerodrome certificate):

Certificat signifie dans la présente annexe "Aerodrome certificate - Annex 14".

Conditions techniques (standards and practices):

Les conditions techniques définies au règlement européen (CE) n°1108/2009 du Parlement Européen et du Conseil du 21 octobre 2009 modifiant le règlement (CE) n°216/2008 dans le domaine des aéroports, de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne, abrogeant la directive 2006/23/CE, art. 8bis et dans l'annexe V bis, en d'autres termes les normes et les pratiques recommandées rendues obligatoires en union européenne de l'Annexe 14, Volume I de l'OACI.

Constataion de catégorie 1:

'NON-CONFORMITE ENTRAINANT UN RISQUE IMPORTANT EN MATIERE DE SECURITE, en d'autres termes un manquement grave aux conditions de certification définies dans l' "Aerodrome certificate – Annex 14", aux normes de l'Annexe 14 Volume I de l'OACI ou à la présente annexe. Tout manquement grave doit être corrigé immédiatement ou dans les plus brefs délais. A défaut de correction, la DAC devra prendre des mesures réglementaires qui sont susceptibles d'entraîner la suspension ou le retrait de l'"Aerodrome certificate– Annex 14".

Constataion de catégorie 2:

'NON-CONFORMITE, en d'autres termes une constatation selon laquelle l'aérodrome ne respecte pas totalement les conditions de certification définies dans l' "Aerodrome certificate – Annex 14", les normes de l'Annexe 14 Volume I de l'OACI, la présente annexe ou le manuel d'aérodrome. La DAC doit être informée de la correction de la constatation par l'exploitant avant la date fixée. Cette date est convenue avec l'exploitant d'aérodrome pendant l'audit ou après, au moyen du plan d'actions correctives. A défaut de correction avant la date convenue, la DAC devra prendre des mesures réglementaires qui sont susceptibles d'entraîner la suspension ou le retrait de l'"Aerodrome certificate– Annex 14".

Constataion de catégorie 3:

CONSTATATION SUSCEPTIBLE D'AFPECTER LA SECURITE: une constatation qui ne satisfait pas aux critères définis pour les constatations des catégories 1 et 2, mais qui est pourtant susceptible d'affecter la sécurité sur l'aérodrome et pour laquelle il est conseillé que le titulaire du certificat tienne compte d'actions correctrices appropriées. La DAC doit être informée de la prise en compte de la constatation par l'exploitant avant la date fixée. Cette date est convenue avec l'exploitant d'aérodrome pendant l'audit ou après, au moyen du plan d'actions correctives.

'Directeur de la sécurité' ('Safety Manager'):

Personne(s) responsable(s) de l'établissement, de l'implémentation et de l'actualisation du système de gestion de la sécurité (SMS)

Evaluation du risque (risk assessment):

ANNEXE

Méthode utilisée pour déterminer le risque et l'acceptabilité d'un danger sur la base de la probabilité de survenance du danger, de la gravité des conséquences du danger, et éventuellement de l'exposition au danger.

Exploitant d'aérodrome (aerodrome operator):

S'agissant d'un aérodrome certifié, cela signifie le titulaire de l' "Aerodrome certificate - Annex 14".

Gestionnaire responsable ('Accountable Manager'):

Personne(s) assumant la responsabilité pour la sécurité générale sur l'aérodrome, et autorisée(s) à cet effet à poser les actes nécessaires pour que l'ensemble des activités qui s'y rapportent puissent être financées et réalisées conformément aux exigences techniques.

Incursion sur piste (runway incursion):

Toute situation se produisant sur un aérodrome, qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage et au décollage d'aéronefs.

Indicateur de performance de sécurité (Safety performance indicator):

Mesure employée pour exprimer le niveau des performances de sécurité obtenues par un système.

Installations et équipements d'aérodrome (aerodrome facilities and equipment):

Installations et équipements, à l'intérieur ou à l'extérieur des limites d'un aérodrome, qui sont édifiés ou installés et entretenus pour l'arrivée et le départ des aéronefs et leurs évolutions à la surface.

Manuel d'aérodrome (aerodrome manual):

Manuel qui fait partie intégrante de la demande de certificat en vertu de la présente annexe, y compris tout amendement à ce manuel que la DAC aura adopté ou approuvé.

Marque (marking):

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

Numéro d'identification (designation number):

Numéro qui identifie la piste, composée d'un nombre de deux chiffres et, sur les pistes parallèles, accompagnée d'une lettre.

Objectif de performance de sécurité (Safety performance target):

Niveau de performance de sécurité requis pour un système. Un objectif de performance de sécurité comporte un ou plusieurs indicateurs de performance de sécurité ainsi que les résultats souhaités, exprimés en fonction de ces indicateurs.

Obstacle (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.

Piste (runway):

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

Piste avec approche de précision (precision approach runway):

Piste destinée aux aéronefs qui utilisent des procédures d'approche aux instruments.

Prolongement d'arrêt (stopway):

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

Prolongement dégagé (clearway):

Aire rectangulaire définie, au sol ou sur l'eau, placée sous le contrôle de l'autorité compétente et choisie ou aménagée de manière à constituer une aire convenable au-dessus de laquelle un avion peut exécuter une partie de la montée initiale jusqu'à une hauteur spécifiée.

'Safety Manager':

Voir 'Directeur de la sécurité'.

Surfaces de limitation d'obstacles (obstacle limitation surfaces):

Série de surfaces qui définissent le volume d'espace aérien à garder dégagé d'obstacles à un aéroport et à ses abords.

Système de classification des risques (risk classification scheme):

Système utilisé pour déterminer le risque d'un danger sur la base de la probabilité de survenance du danger et de la gravité des conséquences du danger.

Système de gestion de la sécurité (Safety Management System ou SMS):

Système pour la gestion de la sécurité à l'aéroport, notamment structure organisationnelle, responsabilités, procédures, processus et dispositions pour la mise en oeuvre de politiques de sécurité d'aéroport par l'exploitant d'aéroport, qui permet le contrôle de la sécurité à l'aéroport et son utilisation en toute sécurité.

Voie de circulation (taxiway):

Voie définie, sur un aéroport terrestre, aménagée pour la circulation au sol des avions et destinée à assurer la liaison entre deux parties de l'aéroport, notamment:

a) *voie d'accès de poste de stationnement d'aéronef (aircraft stand taxiway)*: 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 (apron taxiway)*: 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 (rapid exit taxiway)*: voie de circulation raccordée à une piste suivant un angle aigu et 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 dégagée d'obstacles (Obstacle Free Zone):

Espace aérien situé au-dessus de la surface intérieure d'approche (inner approach surface), des surfaces intérieures de transition (inner transitional surfaces), de la surface d'atterrissage interrompu (balked landing surface) et de la partie de la bande de piste limitée par ces surfaces, qui n'est traversé par aucun obstacle fixe, à l'exception des objets légers et fragiles qui sont nécessaires pour la navigation aérienne.

Zone de toucher des roues (touchdown zone):

ANNEXE

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

Zone de travaux (work area):

Partie d'un aérodrome dans laquelle des travaux d'entretien ou de construction sont en cours.

Zone inutilisable (unserviceable area):

Partie de l'aire de mouvement qui ne se prête pas à être utilisée par les aéronefs et qui n'est pas disponible à cette fin.

APPENDICE 2

Formulaire de demande "Aerodrome certificate – Annex 14"

1. Cette demande porte sur:

- Une nouvelle demande
- Une demande de renouvellement du certificat expirant le.....

2. Quelle personne morale intervient comme candidat titulaire du certificat ("candidat") ?

- Nom:.....
- Adresse:.....

3. Qui est l'Accountable Manager?

- Nom:.....
- Fonction:.....
- Organisation:.....
- Adresse:.....
- Téléphone:.....
- Fax:.....
- E-mail:.....

4. Qui est le Safety Manager?

- Nom:.....
- Fonction:.....
- Organisation:.....
- Adresse:.....
- Téléphone:.....
- Fax:.....
- E-mail:.....

5. Données sur l'aérodrome:

- Nom de l'aérodrome:.....
- Description du bien-fonds:.....
ou
- Coordonnées géographiques du point de référence (selon WGS84):
N.....°.....'....." ; E.....°.....'....."
- Longueur de la piste la plus longue:..... m

6. La personne morale mentionnée sous 2 est-elle propriétaire du site de l'aérodrome?

- Oui
- Non

Si non, indiquez:

a) le détail des droits exercés par le candidat sur le site;

b) le nom et l'adresse du/des propriétaire(s) du/des site(s), et une preuve écrite que le candidat a obtenu l'autorisation d'utiliser le(s) site(s) comme aéroport.

7. L'accountable manager mentionné sous 3 assume-t-il la responsabilité ¹ pour les activités de base en rapport avec l'Annexe 14, volume I de l'OACI?

7.1. Communiquer des comptes rendus d'aéroport aux AIS (*Aeronautical Information Services*)

- Oui, et en gestion propre
- Oui, et sous-traité à.....
- Non, la responsabilité est assumée par.....
- Remarques éventuelles:.....

7.2. Assurer la sûreté de l'aéroport (e.a. contrôle d'accès)

- Oui, et en gestion propre
- Oui, et sous-traité à.....
- Non, la responsabilité est assumée par.....
- Remarques éventuelles:.....

7.3. Implémenter un plan d'urgence local pour l'aéroport

- Oui, et en gestion propre
- Oui, et sous-traité à.....
- Non, la responsabilité est assumée par.....
- Remarques éventuelles:.....

7.4. Implémenter un service de sauvetage et de lutte contre l'incendie

- Oui, et en gestion propre
- Oui, et sous-traité à.....
- Non, la responsabilité est assumée par.....
- Remarques éventuelles:.....

7.5. Inspecter l'aire de mouvement et les surfaces de limitation d'obstacles

- Oui, et en gestion propre
- Oui, et sous-traité à.....
- Non, la responsabilité est assumée par.....
- Remarques éventuelles:.....

7.6. Installer, inspecter et assurer la maintenance des aides visuelles et systèmes électriques

- Oui, et en gestion propre
- Oui, et sous-traité à.....
- Non, la responsabilité est assumée par.....
- Remarques éventuelles:.....

7.7. Assurer la maintenance de l'aire de mouvement

- Oui, et en gestion propre
- Oui, et sous-traité à.....
- Non, la responsabilité est assumée par.....
- Remarques éventuelles:.....

7.8. Planifier et (faire) réaliser des travaux sur l'aéroport

- Oui, et en gestion propre
- Oui, et sous-traité à.....

¹ Dans ce contexte, responsabilité signifie que la personne mentionnée est responsable du bon déroulement et de la sécurité de l'activité de base, et:

1. qu'il est autorisé à cet effet à poser les actes nécessaires au sein de l'organisation (par exemple sur les matières financières et de gestion du personnel) pour que l'ensemble des activités qui s'y rapportent puissent être financées et réalisées conformément aux exigences techniques, ou

2. qu'il a le pouvoir de décision sur le contrat de sous-traitance de l'activité de base.

- Non, la responsabilité est assumée par.....
- Remarques éventuelles:.....
- 7.9. Gérer la/les aires de trafic
 - Oui, et en gestion propre
 - Oui, et sous-traité à.....
 - Non, la responsabilité est assumée par.....
 - Remarques éventuelles:.....
- 7.10. Contrôler les (la présence des) véhicules côté piste
 - Oui, et en gestion propre
 - Oui, et sous-traité à.....
 - Non, la responsabilité est assumée par.....
 - Remarques éventuelles:.....
- 7.11. Wildlife management
 - Oui, et en gestion propre
 - Oui, et sous-traité à.....
 - Non, la responsabilité est assumée par.....
 - Remarques éventuelles:.....
- 7.12. Contrôler les obstacles sur l'aérodrome
 - Oui, et en gestion propre
 - Oui, et sous-traité à.....
 - Non, la responsabilité est assumée par.....
 - Remarques éventuelles:.....
- 7.13. Contrôler les obstacles autour de l'aérodrome
 - Oui, et en gestion propre
 - Oui, et sous-traité à.....
 - Non, la responsabilité est assumée par.....
 - Remarques éventuelles:.....
- 7.14. Enlèvement d'aéronefs immobilisés
 - Oui, et en gestion propre
 - Oui, et sous-traité à.....
 - Non, la responsabilité est assumée par.....
 - Remarques éventuelles:.....
- 7.15. Manutention de marchandises dangereuses sur l'aérodrome
 - Oui, et en gestion propre
 - Oui, et sous-traité à.....
 - Non, la responsabilité est assumée par.....
 - Remarques éventuelles:.....
- 7.16. Implémenter les Low Visibility Procedures
 - Oui, et en gestion propre
 - Oui, et sous-traité à.....
 - Non, la responsabilité est assumée par.....
 - Remarques éventuelles:.....
- 7.17. Protéger les emplacements des aides à la navigation
 - Oui, et en gestion propre
 - Oui, et sous-traité à.....
 - Non, la responsabilité est assumée par.....
 - Remarques éventuelles:.....
- 7.18. Implémenter un Safety Management System
 - Oui, et en gestion propre
 - Oui, et sous-traité à.....

ANNEXE

- Non, la responsabilité est assumée par.....
 - Remarques éventuelles:.....
- 7.19. Statuer sur les caractéristiques physiques, l'infrastructure et/ou l'équipement actuel et futur de l'aérodrome
- Oui, et en gestion propre
 - Oui, et sous-traité à.....
 - Non, la responsabilité est assumée par.....
 - Remarques éventuelles:.....

8. Indiquez le plus grand type d'aéronef appelé à utiliser l'aérodrome:

.....

9. Indiquez le nombre de mouvements ²sur l'aérodrome au cours de l'année civile écoulée, ventilé en fonction des règles de circulation aérienne applicables (VFR/IFR):

Total:mouvements, dont enVFR et enIFR

10. Indiquez les données suivantes pour l'ensemble des pistes: (1) le numéro d'identification de piste, (2) le code de référence OACI, (3) le type de piste (non-instrument runway, non-precision approach runway, precision approach runway category I, category II, category III A, B ou C, ou piste en herbe (oui ou non certifiée)), (4) TORA, (5) TODA, (6) ASDA, (7) LDA:

(1)	(2)	(3) Type de piste	(4) TORA	(5) TODA	(6) ASDA	(7) LDA
			m	m	m	m
			m	m	m	m
			m	m	m	m
			m	m	m	m
			m	m	m	m
			m	m	m	m

Remarques :.....
.....

11. Indiquez les minima d'aérodrome:

Minimum d'aérodrome pour le décollage =m RVR

Minimum d'aérodrome pour l'atterrissage =m RVR

Remarques:.....

12. Le candidat a-t-il implémenté les Low Visibility Procedures?

- Non
- Oui, uniquement pour le décollage
- Oui, pour l'atterrissage comme pour le décollage

13. Indiquez la catégorie de lutte contre l'incendie de l'aérodrome:

² Chaque décollage ou atterrissage est un mouvement.

ANNEXE

19. Données qui seront mentionnées sur le certificat (outre certaines données déjà mentionnées plus haut):

Nom de l'aérodrome:.....

Exploitant de l'aérodrome:.....

Je soussigné*, Accountable Manager, au nom de l'exploitant mentionné sous 2, déclare que les données de cette demande sont sincères et véritables et sollicite par la présente un "Aerodrome certificate - Annex 14" pour l'aérodrome mentionné sous 5.

Signature:

.....

Nom du signataire:

Date:

Instructions:

1. Un exemplaire du manuel d'aérodrome et la check-list doivent faire partie intégrante de la demande.
2. Il convient de soumettre la demande par envoi recommandé ou contre accusé de réception à la DAC
3. Des pièces justificatives pourront être demandées à l'appui de toute déclaration faite dans la présente demande.
4. La DAC ne procédera à l'évaluation de la demande qu'après réception de tous les documents qui doivent être introduits pour étayer la demande.

APPENDICE 3

RENSEIGNEMENTS DEVANT FIGURER DANS LE MANUEL D'AERODROME :

NOTE: toutes les pages du manuel d'aérodrome doivent mentionner:

- "Manuel d'aérodrome ELXX"
- Date
- Page
- Numéro d'amendement

0. Introduction :

- 0.1. Préface de l'exploitant
- 0.2. Enregistrement d'amendements: numéro d'amendement, date "en vigueur", date "inséré le ...", inséré par/paraphe.
- 0.3. Liste de distribution
- 0.4. Procédures pour distribuer et modifier le manuel d'aérodrome, et les circonstances exigeant un amendement.
- 0.5. Check-list des pages
- 0.6. Table des matières
- 0.7. Glossaire: explication brève des termes utilisés dans le manuel d'aérodrome, y-inclus les fonctions ("job titles") et les abréviations.

1. Généralités :

Renseignements d'ordre général, notamment:

- 1.1. Objet et portée du manuel d'aérodrome;
- 1.2. Exigence légale d'un certificat et d'un manuel d'aérodrome, telle que la prévoit la réglementation;
- 1.3. Les conditions applicables à l'utilisation de l'aérodrome et une attestation indiquant que l'aérodrome, lorsqu'il est utilisable pour le décollage et l'atterrissage des aéronefs, sera toujours utilisable par tous dans des conditions uniformes;
- 1.4. Système d'information aéronautique existant et procédures de publication;
- 1.5. Système d'enregistrement des mouvements d'aéronefs;
- 1.6. Les obligations de l'exploitant d'aérodrome.

2. Renseignements sur le site de l'aérodrome :

- 2.1. Plan de l'aérodrome indiquant les principales installations servant à l'exploitation, en particulier l'emplacement de chaque indicateur de direction du vent;
- 2.2. Plan de l'aérodrome indiquant ses limites;
- 2.3. Plan indiquant la distance entre l'aérodrome et la ville ou l'agglomération la plus proche, ainsi que, le cas échéant, l'emplacement des installations et du matériel d'aérodrome se trouvant à l'extérieur du périmètre aéroportuaire;
- 2.4. Renseignements sur le titre de propriété du site de l'aérodrome. Si les limites de l'aérodrome ne sont pas définies dans ce document, renseignements sur le titre ou l'intérêt dans le bien-fonds sur lequel l'aérodrome est implanté et plan indiquant les limites de l'aérodrome et sa position.

3. Renseignements sur l'aérodrome à communiquer au service d'information aéronautique (AIS) :

3.1. RENSEIGNEMENT D'ORDRE GENERAL :

- 3.1.1. Nom de l'aérodrome;
- 3.1.2. Emplacement de l'aérodrome;
- 3.1.3. Coordonnées géographiques du point de référence de l'aérodrome déterminées selon le Système géodésique mondial-1984 (WGS-84);
- 3.1.4. Altitude de l'aérodrome et ondulation du géoïde au point de mesure;
- 3.1.5. Altitude de chaque seuil et ondulation du géoïde au point de mesure, altitude d'extrémité de piste et de tous les points significatifs, hauts et bas, le long de la piste, et altitude la plus élevée de la zone de toucher des roues (touchdown zone) d'une piste avec approche de précision;
- 3.1.6. Température de référence d'aérodrome;
- 3.1.7. Précisions sur les radiophares d'aérodrome;
- 3.1.8. Nom de l'exploitant d'aérodrome, ainsi que l'adresse et les numéros de téléphone où possible de le contacter à tout moment.

3.2. CARACTERISTIQUES DIMENSIONNELLES DE L'AERODROME ET RENSEIGNEMENTS CONNEXES :

Renseignements d'ordre général, notamment:

- 3.2.1. Piste (runway): orientation vraie, numéro d'identification, longueur, largeur, emplacement du seuil décalé, pente, type de surface, type de piste, et, dans le cas d'une piste avec approche de précision, existence d'une zone dégagée d'obstacle;
- 3.2.2. Longueur, largeur et type de surface des bandes, zones de sécurité d'extrémité de piste (RESA) et prolongements d'arrêt (stopway);
- 3.2.3. Longueur, largeur et type de surface des voies de circulation (taxiways);
- 3.2.4. Type de surface de l'aire de trafic (apron) et postes de stationnement d'aéronef;
- 3.2.5. Longueur du prolongement dégagé (clearway) et profil du sol;
- 3.2.6. Aides visuelles pour les procédures d'approche, c'est à dire: type de balisage lumineux d'approche et indicateurs visuels de pente d'approche (PAPI/APAPI et T-VASIS/ ATVASIS); marques et feux de piste, de voie de circulation et d'aire de trafic; autres aides visuelles de guidage et de contrôle sur les voies de circulation et les aires de trafic, y compris les points d'attente avant la piste (runway holding positions), points d'attente intermédiaires (intermediate holding positions) et barres d'arrêt (stop bars), ainsi que l'emplacement et le type du système de guidage visuel pour l'accostage; alimentation électrique auxiliaire pour l'éclairage;
- 3.2.7. Emplacement et fréquence radio de tous points de vérification VOR d'aérodrome (VOR aerodrome checkpoints);
- 3.2.8. Emplacement et désignation des itinéraires normalisés de circulation au sol;
- 3.2.9. Coordonnées géographiques de chaque seuil;
- 3.2.10. Coordonnées géographiques des points axiaux appropriés des voies de circulation;
- 3.2.11. Coordonnées géographiques de chaque poste de stationnement;
- 3.2.12. Coordonnées géographiques et altitude du point le plus élevé des obstacles significatifs situés dans les aires d'approche et de décollage, dans l'aire d'approche indirecte et au voisinage de l'aérodrome. (La meilleure façon de présenter ces renseignements peut être sous la forme de cartes telles que celles qui sont requises pour établir les publications d'information aéronautique, comme il est spécifié dans les Annexes 4 et 15 à la Convention);
- 3.2.13. Type de surface et force portante des chaussées, communiquée au moyen de la méthode ACNPCN (numéro de classification d'aéronef – numéro de classification de chaussée), et des critères pour admettre ou pas des opérations en surcharge;

- 3.2.14. Un ou plusieurs emplacements de vérification des altimètres avant le vol (pre-flight altimeter check location) déterminés sur une aire de trafic, avec leur altitude;
- 3.2.15. Distances déclarées: TORA (distance de roulement utilisable au décollage), TODA (distance utilisable au décollage), ASDA (distance utilisable pour l'accélération-arrêt), LDA (distance utilisable à l'atterrissage);
- 3.2.16. Plan d'enlèvement des aéronefs immobilisés: numéros de téléphone, télex, télécopie et adresse électronique (e-mail) du bureau du coordinateur d'aérodrome pour les opérations d'enlèvement d'aéronefs immobilisés sur l'aire de mouvement ou au voisinage de celle-ci; renseignements sur les moyens disponibles pour l'enlèvement, exprimés en indiquant le type d'aéronef le plus grand pour l'enlèvement duquel l'aérodrome est équipé;
- 3.2.17. grand pour l'enlèvement duquel l'aérodrome est équipé;
- 3.2.18. Sauvetage et lutte contre l'incendie: niveau de protection assuré, exprimé en fonction de la catégorie de services de sauvetage et de lutte contre l'incendie, qui devrait correspondre à l'avion le plus long qui utilise normalement l'aérodrome; types et quantités d'agents extincteurs normalement disponibles à l'aérodrome.

NOTE: L'exactitude des renseignements du chapitre 3 est critique pour la sécurité des aéronefs. Les renseignements exigeants des études et évaluations d'ingénierie devraient être recueillies ou vérifiées par du personnel technique qualifié.

4. Renseignements sur les procédures d'exploitation et les mesures de sécurité d'aérodrome :

4.1. COMPTES RENDUS D'AERODROME :

Renseignements au sujet des procédures à suivre pour rendre compte de modifications des renseignements sur l'aérodrome publiés dans l'AIP et des procédures de demande d'émission de NOTAM, notamment:

- 4.1.1. Arrangements relatifs à la communication de modifications à l' AIS et à la DAC ainsi qu'à l'enregistrement de la communication de modifications, pendant les heures d'ouverture de l'aérodrome et en dehors de ces heures;
- 4.1.2. Noms et rôles des personnes chargées de notifier les modifications, ainsi que leurs numéros de téléphone pendant les heures normales d'ouverture de l'aérodrome et en dehors de ces heures;
- 4.1.3. Adresse et numéros de téléphone, indiqués par l' AIS et la DAC du lieu où les modifications seront communiquées à l' AIS et à la DAC.

4.2. ACCES A L'AIRE DE MOUVEMENT DE L'AERODROME :

Renseignements sur les procédures établies et à suivre en coordination avec l'organe chargé de la prévention d'actes d'intervention illicite dans l'aviation civile à l'aérodrome, ainsi que de l'entrée non autorisée de personnes, véhicules, engins, animaux ou autres sur l'aire de mouvement, notamment:

- 4.2.1. Rôles de l'exploitant d'aérodrome, des exploitants d'aéronefs, des concessionnaires de services aéronautiques, de l'entité en charge de la sûreté de l'aérodrome, de la DAC et d'autres organismes publics, selon le cas;
- 4.2.2. Noms et rôles du personnel chargé de contrôler les accès à l'aérodrome, et numéros de téléphoné où il peut être contacté pendant et après les heures de travail.

NOTE: Si l'aérodrome dispose d'un programme de sûreté aéroportuaire approuvé, il suffit de mentionner pour le §4.2: "L'aérodrome dispose d'un programme de sûreté aéroportuaire, conformément à la législation ... , approuvé par ... (instance / numéro d'approbation / date).

4.3. PLAN D'URGENCE D'AERODROME :

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

- 4.3.1. Mesures prévues pour faire face à des situations d'urgence survenant sur l'aérodrome ou dans son voisinage, telles que: situations critiques affectant des aéronefs en vol; incendies de bâtiments; sabotage, y compris les menaces à la bombe (aéronef ou bâtiment); actes de capture illicite d'aéronef et incidents sur l'aéroport dans lesquels interviennent des considérations de mesures à prendre "pendant la situation d'urgence" et "après la situation d'urgence";
- 4.3.2. Renseignements détaillés sur les mises à l'épreuve prévues pour les installations et le matériel d'aérodrome à utiliser en cas d'urgence, notamment la fréquence des essais;
- 4.3.3. Renseignements détaillés sur les exercices prévus pour mettre à l'épreuve les plans d'urgence, notamment leur fréquence;
- 4.3.4. Listes des organismes, organes et personnes ayant compétence, tant à l'aéroport qu'à l'extérieur, pour jouer un rôle là où survient une situation d'urgence; leurs numéros de téléphone et de télécopieur, adresse électronique (e-mail) ainsi que les adresses SITA et les fréquences radio de leurs bureaux;
- 4.3.5. Etablissement d'un comité d'urgence d'aérodrome pour organiser des entraînements et d'autres mesures de préparation à des situations d'urgence;
- 4.3.6. Nomination d'un commandant des opérations sur les lieux pour l'ensemble d'une intervention d'urgence.

4.4. SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE :

Renseignements sur les installations, équipements, personnel et procédures prévues pour répondre aux besoins en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie, notamment les noms et les rôles des personnes chargées de s'occuper des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie à l'aérodrome.

NOTE: Cette question doit également être traitée de façon suffisamment détaillée dans le plan d'urgence d'aérodrome.

4.5. INSPECTIONS DE L'AIRE DE MOUVEMENTS ET DES SURFACES DE LIMITATION D'OBSTACLE PAR L'EXPLOITANT D'AERODROME :

Renseignements sur les procédures d'inspection de l'aire de mouvement de l'aérodrome et des surfaces de limitations d'obstacle, notamment:

- 4.5.1. Arrangements pour l'exécution des inspections, y compris la mesure des caractéristiques de frottement de la surface de piste (runway friction) et les mesures de hauteur d'eau sur les pistes et voies de circulation, pendant les heures normales d'ouverture de l'aérodrome et en dehors de ces heures;
- 4.5.2. Arrangements et moyens de communication avec le contrôle de la circulation aérienne pendant une inspection;
- 4.5.3. Arrangements pour la tenue d'un registre des inspections, et lieu où le registre est conservé;
- 4.5.4. Détails sur la périodicité et le moment des inspections;
- 4.5.5. Liste de vérification pour les inspections;
- 4.5.6. Arrangements pour rendre compte des résultats des inspections et prendre promptement des mesures de suivi afin qu'il soit remédié aux circonstances qui compromettent la sécurité;
- 4.5.7. Noms et rôles des responsables de l'exécution des inspections, ainsi que leurs numéros de téléphone pendant et après les heures de travail.

4.6. AIDES VISUELLES ET CIRCUITS ELECTRIQUES D'AERODROME :

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

- 4.6.1. Arrangements pour l'exécution d'inspections pendant et en dehors des heures normales d'ouverture de l'aérodrome, une liste de vérification pour ces inspections, et les objectifs de niveau de performance d'entretien définis;

- 4.6.2. Arrangements pour l'enregistrement du résultat des inspections et pour les mesures de suivi visant à remédier aux déficiences;
- 4.6.3. Arrangements pour l'exécution de l'entretien courant et l'entretien d'urgence;
- 4.6.4. Arrangements pour les sources d'alimentation électrique auxiliaire, le cas échéant et, s'il y a lieu, détails de toute autre méthode pour répondre à une défaillance partielle ou totale des systèmes;
- 4.6.5. Noms et rôles des responsables de l'inspection et de l'entretien de l'éclairage, ainsi que leurs numéros de téléphone pendant et après les heures de travail.

4.7. ENTRETIEN DE L'AIRE DE MOUVEMENT :

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

- 4.7.1. Arrangements pour l'entretien des aires en dur;
- 4.7.2. Arrangements pour l'entretien des pistes et voies de circulation sans revêtement;
- 4.7.3. Arrangements pour l'entretien des bandes de piste et de voie de circulation;
- 4.7.4. Arrangements pour l'entretien du système d'écoulement des eaux de l'aérodrome.

4.8. TRAVAUX D'AERODROME – SECURITE :

Renseignements sur les procédures de planning et d'exécution, avec la sécurité voulue, de travaux de construction et de maintenance (y compris ceux qu'il peut être nécessaire d'exécuter à bref délai), sur l'aire de mouvement ou à proximité, qui pourraient faire saillie au-dessus d'une surface de limitation d'obstacles, notamment:

- 4.8.1. Arrangements pour communiquer avec le contrôle de la circulation aérienne (ATC) au cours de l'exécution de ces travaux;
- 4.8.2. Nom, numéro de téléphone et rôle des personnes et des organismes chargés de planifier et de réaliser les travaux, et arrangements permettant de les contacter à tout moment;
- 4.8.3. Noms et numéros de téléphone, pendant et après les heures de travail, des concessionnaires des services aéronautiques, agents des services d'escale et exploitants d'aéronefs qui doivent être avertis des travaux;
- 4.8.4. Au besoin, liste de diffusion des programmes de travaux.

4.9. GESTION DE L'AIRE DE TRAFIC :

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

- 4.9.1. Arrangements pour le contrôle de la circulation aérienne (ATC) et l'organe de gestion de l'aire de trafic;
- 4.9.2. Arrangements pour l'attribution des postes de stationnement d'aéronef;
- 4.9.3. Arrangements pour initier le démarrage des moteurs et pour obtenir l'autorisation de reculer les aéronefs;
- 4.9.4. Service de placement (marshalling service);
- 4.9.5. Service de guidage (véhicules).

4.10. GESTION DE LA SECURITE SUR L'AIRE DE TRAFIC :

Procédures visant à assurer la sécurité sur l'aire de trafic, notamment:

- 4.10.1. Protection contre le souffle des réacteurs;
- 4.10.2. Application de mesures de précaution pendant les opérations d'avitaillement en carburant;
- 4.10.3. Balayage de l'aire de trafic;
- 4.10.4. Nettoyage de l'aire de trafic;
- 4.10.5. Arrangements pour les comptes rendus d'incidents et accidents survenant sur une aire de trafic;
- 4.10.6. Arrangements pour le contrôle du respect des mesures de sécurité par tout le personnel appelé à travailler sur l'aire de trafic.

4.11. CONTROLE DES VEHICULES COTE PISTE (AIRSIDE) :

Renseignements sur la procédure prévue pour le contrôle des véhicules de surface évoluant sur l'aire de mouvement ou à proximité, notamment:

- 4.11.1. Précisions sur les règles applicables au trafic (y compris les limites de vitesse et les moyens d'assurer l'application des règles);
- 4.11.2. Méthode de délivrance des permis de conduire pour les véhicules employés sur l'aire de mouvement;
- 4.11.3. Moyens et méthodes de télécommunication avec l'ATC.

4.12. GESTION DES RISQUES D'INCURSION D'ANIMAUX :

Renseignements sur les procédures destinées à parer aux dangers que présente pour les opérations aériennes la présence d'oiseaux ou de mammifères dans le circuit de vol ou sur l'aire de mouvement de l'aérodrome, notamment:

- 4.12.1. Arrangements pour l'évaluation des risques liés à la présence d'animaux;
- 4.12.2. Arrangements pour la mise en œuvre de programmes de prévention d'incursions d'animaux;
- 4.12.3. Noms et rôles des personnes chargées de parer aux risques liés à la présence d'animaux, ainsi que leurs numéros de téléphone pendant et après les heures de travail.

4.13. CONTROLE DES OBSTACLES :

Renseignements sur les procédures de:

- 4.13.1. Surveillance des surfaces de limitation d'obstacles et de la carte Type A pour les obstacles dans la surface de décollage (ICAO Aerodrome obstacle chart – Type A);
- 4.13.2. Contrôle des obstacles qui dépendent de l'exploitant;
- 4.13.3. Surveillance de la hauteur des édifices ou constructions à l'intérieur des limites des surfaces de limitation d'obstacles;
- 4.13.4. Contrôle des nouveaux aménagements au voisinage des aérodromes, dans la mesure de ses possibilités;
- 4.13.5. Notification à l'AIS et à la DAC de la nature et de l'emplacement des obstacles et, par la suite, de toute addition ou tout enlèvement d'obstacles, afin que les dispositions nécessaires soient prises, notamment l'amendement des publications AIS.

4.14. ENLEVEMENT D'AERONEFS IMMOBILISES :

Renseignement sur les procédures prévues pour l'enlèvement d'un aéronef immobilisé sur l'aire de mouvement ou à proximité, notamment:

- 4.14.1. Rôles de l'exploitant d'aérodrome et du titulaire du certificat d'immatriculation de l'aéronef;
- 4.14.2. Arrangements pour aviser le titulaire du certificat d'immatriculation;
- 4.14.3. Arrangements pour assurer la liaison avec l'organe du contrôle de la circulation aérienne;
- 4.14.4. Arrangements pour obtenir le matériel et le personnel nécessaires à l'enlèvement d'un aéronef immobilisé;
- 4.14.5. Noms, rôles et numéros de téléphone des personnes chargées de prendre les dispositions pour l'enlèvement d'aéronefs immobilisés.

4.15. MANUTENTION DE MARCHANDISES DANGEREUSES :

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

- 4.15.1. Arrangements de réservation de zones spéciales sur l'aérodrome pour le stockage de liquides inflammables (y compris les carburants d'aviation);
- 4.15.2. Méthode à employer pour la livraison, le stockage, la distribution et la manutention de matières dangereuses.

NOTE: Les matières dangereusement comprennent les liquides et solides inflammables, les liquides corrosifs, les gaz comprimés et les matières aimantes ou radioactives. Les arrangements prévus pour parer à un déversement accidentel de matières dangereuses devraient figurer dans le plan d'urgence d'aérodrome.

4.16. OPERATIONS PAR FAIBLE VISIBILITE :

Renseignements sur les procédures à introduire pour les opérations par faible visibilité, notamment la mesure et la communication de la portée visuelle de piste (Runway Visual Range, RVR) en cas de besoin, ainsi que les noms et les numéros de téléphone, pendant et après les heures de travail, des personnes chargées de mesurer la portée visuelle de piste.

4.17. PROTECTION DES EMPLACEMENTS DES AIDES A LA NAVIGATION :

Renseignements sur les procédures destinées à assurer la protection des emplacements des aides radar et aides radio à la navigation, implantées sur l'aérodrome afin d'éviter toute dégradation de leurs performances, notamment:

- 4.17.1. Arrangements pour le contrôle des activités au voisinage des installations radar et de radionavigation;
- 4.17.2. Arrangements pour l'entretien au sol au voisinage de ces installations;
- 4.17.3. Arrangements pour la fourniture et la mise en place de panneaux d'avertissement de rayonnement dangereux dans les micro-ondes.

NOTE 1: En rédigeant les procédures pour chaque catégorie, il convient de donner les renseignements clairs et précis sur les points suivants :

- Quand, ou dans quelles circonstances, déclencher une procédure;
- Comment déclencher une procédure d'exploitation;
- Dispositifs à prendre;
- Personnes qui prendront les dispositions;
- Matériel nécessaire pour prendre les dispositions, et accès à ce matériel.

NOTE 2: Si l'un quelconque des points ci-dessus n'est pas pertinent ou applicable, la raison devrait être indiquée.

5. Administration de l'aérodrome et système de gestion de la sécurité (SMS) :

5.1. ADMINISTRATION DE L'AERODROME :

Renseignements sur l'administration de l'aérodrome, notamment:

- 5.1.1. Organigramme de l'aérodrome indiquant les noms et les titres du personnel clé, avec les attributions. Les responsables des activités de base, repris dans le formulaire de demande à la rubrique 8, sont supposés faire partie du personnel clé. En outre, l'organigramme mentionne également, par activité de base, le nombre de membres du personnel (en équivalents temps plein) chargés de ces activités. Si une ou plusieurs activités de base sont sous-traitées ou si la responsabilité finale relève d'une autre personne (morale), des informations équivalentes sont ajoutées en ce qui concerne les personnes (morales) concernées.
- 5.1.2. Nom, fonction et numéro de téléphone de l'Accountable Manager' et du 'Safety Manager';
- 5.1.3. Les Comités et groupes de travail opérant sur l'aérodrome.

5.2. SYSTEME DE GESTION DE LA SECURITE (SMS) :

Renseignements sur le **système de gestion de la sécurité** 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 les suivants :

- 5.2.1. La **politique de sécurité**, elle consiste en une série de déclarations qui sont approuvées et signées au plus haut niveau (par exemple par l'Accountable Manager' ou le Président du Conseil d'Administration). Les déclarations suivantes peuvent constituer une partie de la politique de sécurité :

- a) Une déclaration d'intention relative au maintien et à l'amélioration du niveau de sécurité, renvoyant de préférence aux indicateurs de performance de sécurité (safety performance indicators) et objectifs de performance de sécurité (safety performance targets) fixés;
- b) Une déclaration d'intention en vue de réduire au maximum les risques d'accidents – vraisemblablement sous la réserve « aussi bas qu'il est raisonnablement possible » ;
- c) Une déclaration d'intention d'implémenter et de maintenir un SMS efficace et formel ;
- d) Une déclaration à propos des responsabilités individuelles et managériales en ce qui concerne le niveau de sécurité ;
- e) Une déclaration certifiant que la plus haute priorité est accordée à la sécurité (aérienne) et ce, face à la pression commerciale, opérationnelle, et face à la pression des pratiques environnementales et professionnelles;
- f) Une déclaration certifiant le respect des normes de sécurité et des obligations légales;
- g) Une déclaration qui garantit que les entreprises engagées sous contrat (fournisseurs, sociétés prestataires de services, (sous)entrepreneurs...) satisfont aux normes de sécurité et à la réglementation.
- h) Une déclaration selon laquelle les pratiques recommandées de l'Annexe 14, volume I, seront autant que possible appliquées aux nouveaux services, installations et équipement et/ou selon laquelle ces pratiques seront autant que possible appliquées de manière progressive aux installations, services et équipement existants.

NOTE: l'exploitant de l'aérodrome rédigera les déclarations susmentionnées en ses propres termes et ces déclarations seront portées par l'ensemble de l'organisation. A cet effet, la politique de sécurité doit naturellement être communiquée au sein de l'organisation.

- 5.2.2. **Structure ou organisation du SMS**, y compris le personnel disponible ('Safety Manager' inclus) et les éventuels comités ou groupes de travail pour l'implémentation du SMS. Cette rubrique reprend également l'attribution de responsabilités individuelles et de groupe dans le domaine du système de gestion de la sécurité (SMS) et de la sécurité ;
- 5.2.3. **Stratégie et planification relatives au système de gestion de la sécurité**, entre autres la fixation d'objectifs de sécurité se composant d'indicateurs de performance de sécurité (safety performance indicators) et d'objectifs de performance de sécurité (safety performance targets), l'établissement de priorités pour la mise en œuvre des initiatives en matière de sécurité, et la création d'un cadre pour limiter les risques à un niveau aussi bas qu'il est possible, sans toutefois déroger aux conditions techniques ou aux règlements et prescriptions spécifiques belges ;
- 5.2.4. **Implémentation du SMS**, y compris les installations, méthodes et procédures pour :
 - une communication (interne et externe) efficace des messages relatifs à la sécurité, entre autres les résultats d'enquêtes et les mesures qui en ont découlé;
 - permettre au personnel d'informer le niveau de décision adéquat de ses préoccupations en matière de sécurité en vue d'une prise de décision ;
 - l'application des prescriptions en matière de sécurité.

- 5.2.5. Système de mise en évidence des **zones critiques en matière de sécurité**, qui nécessitent une politique plus intégrée en matière de sécurité ainsi que la prise de mesures dans ces domaines (programme de mesures de sécurité) ;
- 5.2.6. Mesures en vue de promouvoir la **sécurité** (safety promotion) et de **prévenir les accidents** (accident prevention), et un **système de contrôle des risques** (risk management) avec pour corollaire ce qui suit :
- l'analyse et le suivi des accidents, incidents, plaintes, défauts, anomalies, erreurs ou défaillances ;
 - procédures pour la réalisation et la validation d'analyses de risques qualitatives et/ou quantitatives (risk assessments), y compris un système de classification des risques (risk classification scheme) et l'atténuation des risques (risk mitigation)
 - une surveillance permanente de la sécurité, entre autres la détection et la résolution anticipée et/ou précoce:
 - des infractions aux pratiques et procédures adoptées;
 - toute diminution de performance d'un équipement important pour la sécurité;
 - des risques potentiels à la suite de changements intervenus dans l'exploitation, les systèmes, les procédures et le personnel;
- 5.2.7. Un **système interne et externe d'audits et d'inspections** relatif à la sécurité précisant d'une part, les systèmes et programmes afférents au contrôle de la qualité de la sécurité et d'autre part, les dispositions garantissant que les points d'actions convenus sont bien réalisés;
- NOTE: dans ce contexte, le programme externe d'audits et d'inspections porte sur l'évaluation d'autres utilisateurs de l'aérodrome (que l'exploitant lui-même), notamment les concessionnaires de services aéronautiques, prestataires de service d'escale et autres organismes exerçant des activités à l'aérodrome (comme prévu au §4.5.1 de la présente annexe). Il ne faut pas confondre ce programme avec les audits et inspections externes réalisés par la DAC.*
- 5.2.8. Un **système de documentation** de toutes les installations de l'aérodrome en rapport avec la sécurité ainsi que les dossiers concernant l'exploitation et la maintenance de l'aérodrome. Ce système devrait permettre de retrouver facilement tous les dossiers et cartes;
- 5.2.9. **Formation et compétence du personnel** dans le domaine du système de gestion de la sécurité (SMS) et de la sécurité en fonction des activités et des responsabilités assumées par le personnel, y compris la révision et l'évaluation de la formation et un système de certification en vue d'attester ses compétences;
- 5.2.10. Insertion de **clauses relatives à la sécurité dans les contrats** pour les travaux sur l'aérodrome et contrôler leur respect (entre autres pour les travaux de construction et de maintenance).

NOTE: Des informations supplémentaires sur le Système de Gestion de la Sécurité se trouvent dans le Doc 9859 fr l'OACI "Manuel de gestion de la sécurité (MGS)"

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)		Standard	CONTENT	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴	Remark
Annex 14 Volume I									
	Foreword								
	CHAPTER 1 GENERAL								
	1.1 Definitions								
	1.2 Applicability								
				1.2.1			State		
				1.2.2			State		
				1.2.3			State		
	1.3 Common reference system								
				1.3.1					
				1.3.2					
				1.3.3					
	1.4 Certification of aerodromes								
				1.4.1			State		
						1.4.2	State		
				1.4.3			State		
				1.4.4			State		
	1.5 Safety management			1.5.1			State		
				1.5.2			State		
				1.5.3			State		
				1.5.4			State		
	1.6 Airport design								
				1.6.1					
						1.6.2			
	1.7 Reference code								
				1.7.1					
				1.7.2					
				1.7.3					
				1.7.4					

³ Yes / No / Other means of compliance / Not applicable

⁴ Aerodrome Manual paragraph or Aeronautical Study reference number

Annex 14 Volume I		Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)		Reference ⁴	Remark
CHAPTER 2	AERODROME DATA	Stand:rd	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Remark		
2.1	Aeronautical data	2.1.1					
		2.1.2					
		2.1.3					
			2.1.4				
		2.1.5					
		2.1.6					
		2.1.7					
2.2	Aerodrome reference point						
		2.2.1					
		2.2.2					
		2.2.3					
2.3	Aerodrome and runway elevations						
		2.3.1					
		2.3.2					
		2.3.3					
2.4	Aerodrome reference temperature						
		2.4.1					
			2.4.2				
2.5	Aerodrome dimensions and related information						
		2.5.1					
		2.5.2					
		2.5.3					
		2.5.4					
		2.5.5					
2.6	Strength of pavements						
		2.6.1					
		2.6.2					
		2.6.3					

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)				
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴	Remark
		2.6.4				
		2.6.5				
		2.6.6				
			2.6.7			
		2.6.8				
2.7	<i>Pre-flight altimeter check location</i>					
		2.7.1				
			2.7.2			
		2.7.3				
2.8	<i>Declared distances</i>					
2.9	<i>Condition of the movement area and related facilities</i>					
		2.9.1				
		2.9.2				
		2.9.3				
	<i>Water on runway</i>		2.9.4			
		2.9.5				
		2.9.6				
		2.9.7				
			2.9.8			
	<i>Snow, slush or ice on runway</i>		2.9.9			
			2.9.10			
			2.9.11			
2.10	<i>Disabled aircraft removal</i>					
			2.10.1			
			2.10.2			
2.11	<i>Rescue and fire fighting</i>					
		2.11.1				
			2.11.2			
		2.11.3				
			2.11.4			

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)		Reference ⁴	Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice		
2.12	Visual approach slope indicator systems				
2.13	Coordination between aeronautical information services and aerodrome authorities				
		2.13.1			
		2.13.2			
		2.13.3			
		2.13.4			
CHAPTER 3	PHYSICAL CHARACTERISTICS				
3.1	Runways				
	Number and orientation of runways		3.1.1		
			3.1.2		
			3.1.3		
			3.1.4		
	Location of threshold		3.1.5		
			3.1.6		
	Actual length of runways		3.1.7		
			3.1.8		
			3.1.9		
	Width of runways		3.1.10		
	Minimum distance between parallel runways		3.1.11		
			3.1.12		
	Slopes on runways		3.1.13		
			3.1.14		
			3.1.15		
			3.1.16		
			3.1.17		
			3.1.18		
			3.1.19		
			3.1.20		
	Strength of runways		3.1.21		
	Surface of runways	3.1.22			

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	
		3.1.23			
			3.1.24		
			3.1.25		
			3.1.26		
3.2	Runway shoulders				
	General		3.2.1		
			3.2.2		
	Width of runway shoulders		3.2.3		
	Slopes on runway shoulders		3.2.4		
	Strength of runway shoulders		3.2.5		
3.3	Runway turn pads				
	General	3.3.1			
			3.3.2		
			3.3.3		
			3.3.4		
			3.3.5		
		3.3.6			
			3.3.7		
			3.3.8		
			3.3.9		
		3.3.10			
			3.3.11		
			3.3.12		
			3.3.13		
3.4	Runway strips				
	General	3.4.1			
	Length of runway strips	3.4.2			
	Width of runway strips	3.4.3			
			3.4.4		

ICAO ANNEX 14 VOL I COMPLIANCE CHECKLIST

Annex 14 Volume I	Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Reference ⁴	Remark
	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³			
	Objects on runway strips		3.4.5				
			3.4.6				
	Grading of runway strips	3.4.7					
			3.4.8				
			3.4.9				
		3.4.10					
	Slopes on runway strips		3.4.11				
			3.4.12				
			3.4.13				
			3.4.14				
	Strength of runway strips		3.4.15				
			3.4.16				
3.5	Runway end safety areas		3.4.17				
	General	3.5.1					
	Dimensions of runway end safety areas	3.5.2					
			3.5.3				
		3.5.4					
	Objects on runway end safety areas		3.5.5				
	Clearing and grading of runway end safety areas		3.5.6				
			3.5.7				
	Slopes on runway end safety areas		3.4.8				
			3.4.9				
			3.5.10				
	Strength of runway end safety areas		3.5.11				
3.6	Cleanways						
	Location of cleanways						
	Length of cleanways		3.6.1				
	Width of cleanways		3.6.2				
			3.6.3				
	Slopes on cleanways		3.6.4				

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)		Reference ⁴	Remark	
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice			
3.7	Objects on clearways		3.6.5			
			3.6.6			
	Stopways	Width of stopways	3.7.1			
		Slopes on stopways		3.7.2		
		Strength of stopways		3.7.3		
		Surface of stopways		3.7.4		
			3.7.5			
3.8	Radio altimeter operating area					
		General		3.8.1		
		Length of the area		3.8.2		
		Width of the area		3.8.3		
		Longitudinal slope changes		3.8.4		
3.9	Taxiways					
		General		3.9.1		
				3.9.2		
				3.9.3		
			3.9.4			
		Width of taxiways		3.9.5		
		Taxiway curves		3.9.6		
		Junctions and intersections		3.9.7		
		Taxiway minimum separation distances		3.9.8		
		Slopes on taxiways		3.9.9		
				3.9.10		
				3.9.11		
			3.9.12			
	Strength of taxiways		3.9.13			
	Surface of taxiways		3.9.14			
			3.9.15			
	Rapid exit taxiways		3.9.16			

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Reference ⁴	Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³		
			3.9.17			
			3.9.18			
			3.9.19			
	Taxiways on bridges	3.9.20				
			3.9.21			
			3.9.22			
3.10	Taxiway shoulders		3.10.1			
			3.10.2			
3.11	Taxiway strips					
	General	3.11.1				
	Width of taxiway strips		3.11.2			
	Objects on taxiway strips		3.11.3			
	Grading of taxiway strips		3.11.4			
	Slopes on taxiway strips		3.11.5			
			3.11.6			
3.12	Holding bays, runway-holding positions, intermediate holding positions and road-holding positions					
	General		3.12.1			
		3.12.2				
		3.12.3				
			3.12.4			
		3.12.5				
	Location	3.12.6				
			3.12.7			
			3.11.8			
		3.12.9				
3.13	Aprons					
	General		3.13.1			
	Size of aprons		3.13.2			
	Strength of aprons		3.13.3			

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)				
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴	Remark
	Slopes on aprons		3.13.4			
	Clearance distances on aircraft stands		3.13.5			
3.14	Isolated aircraft parking position		3.13.6			
		3.14.1				
			3.14.2			
3.15	De-icing/anti-icing facilities					
	General		3.15.1			
	Location		3.15.2			
			3.15.3			
			3.15.4			
	Size and number of de-icing/anti-icing pads		3.15.5			
			3.15.6			
	Slopes on de-icing/anti-icing pads		3.15.7			
	Strength of de-icing/anti-icing pads		3.15.8			
	Clearance distances on a de-icing/anti-icing pad		3.15.9			
			3.15.10			
	Environmental considerations		3.15.11			
CHAPTER 4	OBSTACLE RESTRICTION AND REMOVAL					
4.1	Obstacle limitation surfaces					
	Outer horizontal surface					
	Conical surface	4.1.1				
		4.1.2				
		4.1.3				
	Inner horizontal surface	4.1.4				
		4.1.5				
		4.1.6				
	Approach surface	4.1.7				
		4.1.8				
		4.1.9				

ICAO ANNEX 14 VGL I COMPLIANCE CHECKLIST

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)				
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Operator compliance statement ³	Recomm. Practice	Reference ⁴	Remark
		4.1.10				
	<i>Inner approach surface</i>	4.1.11				
		4.1.12				
	<i>Transitional surface</i>	4.1.13				
		4.1.14				
		4.1.15				
		4.1.16				
	<i>Inner transitional surface</i>	4.1.17				
		4.1.18				
		4.1.19				
		4.1.20				
	<i>Balked landing surface</i>	4.1.21				
		4.1.22				
		4.1.23				
		4.1.24				
	<i>Take-off climb surface</i>	4.1.25				
		4.1.26				
		4.1.27				
		4.1.28				
		4.1.29				
4.2	<i>Obstacle limitation requirements</i>					
	<i>Non-instrument runways</i>	4.2.1				
		4.2.2				
		4.2.3				
				4.2.4		
				4.2.5		
				4.2.6		
	<i>Non-precision approach runways</i>	4.2.7				
		4.2.8				
		4.2.9				

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)				
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴	Remark
		4.2.10	4.2.11			
	Precision approach runways	4.2.13	4.2.12			
		4.2.15	4.2.14			
		4.2.16				
		4.2.17				
		4.2.18				
		4.2.19				
			4.2.20			
	Runways meant for take-off	4.2.22	4.2.21			
		4.2.23				
		4.2.25	4.2.24			
			4.2.26			
			4.2.27			
4.3	Objects outside the obstacle limitation surfaces		4.3.1			
			4.3.2			
4.4	Other objects		4.4.1			
			4.4.2			
CHAPTER 5	VISUAL AIDS FOR NAVIGATION					
5.1	Indicators and signalling devices					
5.1.1	Wind direction indicators					
	Application	5.1.1.1				
	Location	5.1.1.2				
	Characteristics		5.1.1.3			

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)		Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice Operator compliance statement ³	
5.1.2	Landing direction indicator		5.1.1.4	
			5.1.1.5	
	Location	5.1.2.1		
		Characteristics	5.1.2.2	
5.1.3	Signalling lamp	5.1.2.3		
	Application	5.1.3.1		
		Characteristics	5.1.3.2	
			5.1.3.3	
5.1.4	Signal panels and signal area			
		Location of signal area	5.1.4.1	
	Characteristics of signal area	5.1.4.2		
			5.1.4.3	
5.2	Markings			
5.2.1	General			
		Interruption of runway markings	5.2.1.1	
			5.2.1.2	
	Colour and conspicuity	5.2.1.3		
		5.2.1.4		
		5.2.1.5		
		5.2.1.6		
	Unpaved taxiways		5.2.1.7	
			5.2.1.8	
5.2.2	Runway designation marking			
		Application	5.2.2.1	
	Location			
		5.2.2.3		
	Characteristics	5.2.2.4		
		5.2.2.5		

ICAO ANNEX 14 VOL I COMPLIANCE CHECKLIST

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)				
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴	Remark
5.2.3	Runway centre line marking	5.2.2.6				
	Application	5.2.3.1				
	Location	5.2.3.2				
	Characteristics	5.2.3.3				
5.2.4	Threshold marking	5.2.3.4				
	Application	5.2.4.1				
			5.2.4.2			
			5.2.4.3			
	Location	5.2.4.4				
	Characteristics	5.2.4.5				
	Transverse stripe	5.2.4.6				
			5.2.4.7			
		5.2.4.8				
	Arrows	5.2.4.9				
5.2.5	Aiming point marking	5.2.4.10				
	Application	5.2.5.1				
		5.2.5.2				
	Location (and characteristics)	5.2.5.4				
		5.2.5.5			5.2.5.3	
5.2.6	Touchdown zone marking					
	Application	5.2.6.1				
	Location and characteristics	5.2.6.3			5.2.6.2	
		5.2.6.4				
5.2.7	Runway side stripe marking				5.2.6.5	

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)				
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴	Remark
	Application	5.2.7.1				
	Location		5.2.7.2			
			5.2.7.3			
			5.2.7.4			
	Characteristics		5.2.7.5			
5.2.8	Taxiway centre line marking					
	Application	5.2.8.1				
			5.2.8.2			
	Location	5.2.8.3				
			5.2.8.4			
		5.2.8.5				
			5.2.8.6			
			5.2.8.7			
			5.2.8.8			
		5.2.8.9				
	Characteristics	5.2.8.10				
		5.2.8.11				
5.2.9	Runway turn pad marking					
	Application	5.2.9.1				
	Location		5.2.9.2			
			5.2.9.3			
			5.2.9.4			
			5.2.9.5			
			5.2.9.6			
	Characteristics	5.2.9.7				
5.2.10	Runway-holding position marking					
	Application and location	5.2.10.1				
	Characteristics	5.2.10.2				
		5.2.10.3				
		5.2.10.4				

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)				
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴	Remark
			5.2.10.5			
			5.2.10.6			
5.2.11	Intermediate holding position marking	5.2.10.7				
	Application and location		5.2.11.1			
			5.2.11.2			
		5.2.11.3				
		5.2.11.4				
5.2.12	VOR aerodrome check-point marking	5.2.11.5				
	Characteristics					
	Application	5.2.12.1				
	Location	5.2.12.2				
	Characteristics	5.2.12.3				
		5.2.12.4				
			5.2.12.5			
5.2.13	Aircraft stand markings		5.2.12.6			
	Application					
	Location		5.2.13.1			
	Characteristics		5.2.13.2			
			5.2.13.3			
			5.2.13.4			
			5.2.13.5			
			5.2.13.6			
			5.2.13.7			
			5.2.13.8			
			5.2.13.9			
			5.2.13.10			
			5.2.13.11			
			5.2.13.12			
5.2.14	Apron safety lines					

ICAO ANNEX 14 VOL I COMPLIANCE CHECKLIST

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)		Operator compliance statement ³	Reference ⁴	Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice			
	Application		5.2.14.1			
	Location	5.2.14.2				
	Characteristics		5.2.14.3			
5.2.15	Road-holding position marking		5.2.14.4			
	Application	5.2.15.1				
	Location	5.2.15.2				
	Characteristics	5.2.15.3				
5.2.16	Mandatory instruction marking					
	Application	5.2.16.1				
	Location	5.2.16.3	5.2.16.2			
		5.2.16.4				
	Characteristics	5.2.16.6	5.2.16.5			
		5.2.16.7				
		5.2.16.8				
			5.2.16.9			
5.2.17	Information marking		5.2.16.10			
	Application	5.2.17.1				
			5.2.17.2			
			5.2.17.3			
			5.2.17.4			
	Location		5.2.17.5			
	Characteristics	5.2.17.6				
		5.2.17.7				
5.3	Lights					
5.3.1	General		5.2.17.8			

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Reference ⁴	Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³		
	Lights which may endanger the safety of aircraft	5.3.1.1				
	Laser emissions which may endanger the safety of aircraft		5.3.1.2			
	Lights which may cause confusion		5.3.1.3			
	Elevated approach lights	5.3.1.4				
		5.3.1.5				
		5.3.1.6				
	Elevated lights	5.3.1.7				
	Surface lights	5.3.1.8				
			5.3.1.9			
	Light intensity and control	5.3.1.10				
		5.3.1.11				
		5.3.1.12				
		5.3.1.13				
5.3.2	Emergency lighting					
	Application		5.3.2.1			
	Location		5.3.2.2			
	Characteristics		5.3.2.3			
5.3.3	Aeronautical beacons					
	Application	5.3.3.1				
		5.3.3.2				
	Aerodrome beacon	5.3.3.3				
	(location)	5.3.3.4				
			5.3.3.5			
	(characteristics)	5.3.3.6				
		5.3.3.7				
	Identification beacon (application)	5.3.3.8				
	(location)	5.3.3.9				
			5.3.3.10			
	(characteristics)	5.3.3.11				
		5.3.3.12				

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)				
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴	Remark
		5.3.3.13				
5.3.4	Approach lighting systems Application		5.3.3.14			
	non-instrument runway		5.3.4.1 A			
	non-precision approach runway	5.3.4.1 B				
	precision approach runway category I	5.3.4.1 C				
	precision approach runway category II and III	5.3.4.1 D				
	Simple approach lighting system					
	Location	5.3.4.2				
		5.3.4.3				
		5.3.4.4				
			5.3.4.5			
		5.3.4.6				
	characteristics	5.3.4.7				
			5.3.4.8			
			5.3.4.9			
	Precision approach category I lighting system					
	location	5.3.4.10				
		5.3.4.11				
		5.3.4.12				
		5.3.4.13				
	characteristics	5.3.4.14				
		5.3.4.15				
		5.3.4.16				
			5.3.4.17			
		5.3.4.18				
		5.3.4.19				
		5.3.4.20				
		5.3.4.21				

Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Edition 5 (July 2009)			Remark
			Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴	
	Precision approach category II and III lighting system					
	Location	5.3.4.22				
		5.3.4.23				
		5.3.4.24				
		5.3.4.25				
		5.3.4.26				
		5.3.4.27				
		5.3.4.28				
		5.3.4.29				
	characteristics	5.3.4.30				
		5.3.4.31				
		5.3.4.32				
		5.3.4.33	5.3.4.34			
		5.3.4.35				
		5.3.4.36				
		5.3.4.37				
		5.3.4.38				
		5.3.4.39				
5.3.5	Visual approach slope indicator systems					
	Application	5.3.5.1				
		5.3.5.2				
		5.3.5.3				
		5.3.5.4				
			5.3.5.5			
	T-VASIS and AT-VASIS					
	Description	5.3.5.6				
		5.3.5.7				
		5.3.5.8				
	Siting	5.3.5.9				

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)				
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standards	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴	Remark
	<i>Characteristics of the light unit</i>	5.3.5.10				
		5.3.5.11				
		5.3.5.12				
		5.3.5.13				
		5.3.5.14				
		5.3.5.15				
		5.3.5.16				
		5.3.5.17				
	<i>Approach slope and elevation setting of light units</i>	5.3.5.18				
		5.3.5.19				
		5.3.5.20				
		5.3.5.21				
		5.3.5.22				
	<i>PAPI and APAPI</i>					
	<i>Description</i>	5.3.5.23				
		5.3.5.24				
		5.3.5.25				
		5.3.5.26				
	<i>Siling</i>	5.3.5.27				
	<i>Characteristics of the light unit</i>	5.3.5.28				
		5.3.5.29				
		5.3.5.30				
		5.3.5.31				
		5.3.5.32				
		5.3.5.33				
		5.3.5.34				
	<i>Approach slope and elevation setting of light beams</i>	5.3.5.35				
		5.3.5.36				
		5.3.5.37				
		5.3.5.38				

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)				
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴	Remark
		5.3.5.39				
		5.3.5.40				
	Obstacle protection surface					
		5.3.5.41				
		5.3.5.42				
		5.3.5.43				
		5.3.5.44				
		5.3.5.45				
5.3.6	Circling guidance lights					
	Application		5.3.6.1			
	Location		5.3.6.2			
			5.3.6.3			
	Characteristics		5.3.6.4			
			5.3.6.5			
5.3.7	Runway lead-in lighting systems					
	Application		5.3.7.1			
	Location		5.3.7.2			
			5.3.7.3			
	Characteristics		5.3.7.4			
			5.3.7.5			
			5.3.7.6			
5.3.8	Runway threshold identification lights					
	Application		5.3.8.1			
	Location	5.3.8.2				
	Characteristics		5.3.8.3			
		5.3.8.4				
5.3.9	Runway edge lights					
	Application	5.3.9.1				
	Location	5.3.9.3	5.3.9.2			

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Reference ⁴	Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³		
		5.3.9.4				
		5.3.9.6	5.3.9.5			
	Characteristics	5.3.9.7				
		5.3.9.8				
		5.3.9.9				
		5.3.9.10				
5.3.10	Runway threshold and wing bar lights					
	Application of runway threshold lights	5.3.10.1				
	Location of runway threshold lights	5.3.10.2				
		5.3.10.3				
		5.3.10.4				
	Application of wing bar lights		5.3.10.5			
			5.3.10.6			
	Location of wing bar lights	5.3.10.7				
		5.3.10.8				
	Characteristics of runway threshold and wing bar lights	5.3.10.9				
		5.3.10.10				
		5.3.10.11				
5.3.11	Runway end lights					
	Application	5.3.11.1				
	Location	5.3.11.2				
			5.3.11.3			
	Characteristics	5.3.11.4				
		5.3.11.5				
5.3.12	Runway centre line lights					
	Application	5.3.12.1				
			5.3.12.2			
		5.3.12.3				
			5.3.12.4			

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)				
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴	Remark
	<i>Location</i>	5.3.12.5				
	<i>Characteristics</i>	5.3.12.7	5.3.12.6			
		5.3.12.8				
5.3.13	<i>Runway touchdown zone lights</i>					
	<i>Application</i>	5.3.13.1				
	<i>Location</i>	5.3.13.2				
	<i>Characteristics</i>	5.3.13.3				
			5.3.13.4			
		5.3.13.5				
		5.3.13.6				
5.3.14	<i>Rapid exit taxiway indicator lights</i>					
	<i>Application</i>		5.3.14.1			
		5.3.14.2				
	<i>Location</i>	5.3.14.3				
		5.3.14.4				
	<i>Characteristics</i>	5.3.14.5				
		5.3.14.6				
			5.3.14.7			
5.3.15	<i>Stopway lights</i>					
	<i>Application</i>	5.3.15.1				
	<i>Location</i>	5.3.15.2				
	<i>Characteristics</i>	5.3.15.3				
5.3.16	<i>Taxiway centre line lights</i>					
	<i>Application</i>	5.3.16.1				
			5.3.16.2			
			5.3.16.3			
		5.3.16.4				
	<i>Characteristics</i>	5.3.16.6	5.3.16.5			

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)				
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴	Remark
		5.3.16.7				
		5.3.15.8				
			5.3.16.9			
			5.3.16.10			
	Location		5.3.16.11			
	Taxiway centre line lights on taxiways (location)		5.3.16.12			
			5.3.16.13			
			5.3.16.14			
	Taxiway centre line lights on rapid exit taxiways (location)		5.3.16.15			
			5.3.16.16			
	Taxiway centre line lights on other exit taxiways (location)		5.3.16.17			
			5.3.16.18			
	Taxiway centre line lights on runways (location)		5.3.16.19			
5.3.17	Taxiway edge lights					
	Application	5.3.17.1				
		5.3.17.2				
	Location		5.3.17.3			
			5.3.17.4			
			5.3.17.5			
			5.3.17.6			
	Characteristics	5.3.17.7				
		5.3.17.8				
5.3.18	Runway turn pad lights					
	Application	5.3.18.1				
			5.3.18.2			
	Location		5.3.18.3			
			5.3.18.4			
			5.3.18.5			
	Characteristics	5.3.18.6				
		5.3.18.7				

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Reference ¹	Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ²		
5.3.19	Stop bars					
	Application	5.3.19.1				
		5.3.19.2				
			5.3.19.3			
			5.3.19.4			
	Location	5.3.19.5				
	Characteristics	5.3.19.6				
		5.3.19.7				
		5.3.19.8				
		5.3.19.9				
		5.3.19.10				
			5.3.19.11			
			5.3.19.12			
5.3.20	Intermediate holding position lights					
	Application	5.3.20.1				
	Location	5.3.20.3				
	Characteristics	5.3.20.4				
5.3.21	De/anti-icing facility exit lights					
	Application		5.3.21.1			
	Location	5.3.21.2				
	Characteristics	5.3.21.3				
5.3.22	Runway guard lights					
	Application	5.3.22.1				
			5.3.22.2			
			5.3.22.3			
	Location	5.3.22.4				
		5.3.22.5				
	Characteristics	5.3.22.6				

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Reference ⁴	Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³		
			5.3.22.7			
		5.3.22.8				
		5.3.22.9				
			5.3.22.10			
			5.3.22.11			
			5.3.22.12			
			5.3.22.13			
			5.3.22.14			
			5.3.22.15			
		5.3.22.16				
		5.3.22.17				
		5.3.22.18				
5.3.23	Apron floodlighting					
	Application		5.3.23.1			
	Location		5.3.23.2			
	Characteristics	5.3.23.3				
			5.3.23.4			
5.3.24	Visual docking guidance system					
	Application	5.3.24.1				
		5.3.24.2				
	Characteristics	5.3.24.3				
		5.3.24.4				
		5.3.24.5				
		5.3.24.6				
		5.3.24.7				
			5.3.24.8			
		5.3.24.9				
	Azimuth guidance unit (location)	5.3.24.10				
	(characteristics)		5.3.24.11			
		5.3.24.12				

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)		Reference ⁴	Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice		
		5.3.24.13			
	Stopping position indicator (location)	5.3.24.14			
		5.3.24.15			
			5.3.24.16		
	(Characteristics)	5.3.24.17			
		5.3.24.18			
			5.3.24.19		
		5.3.24.20			
5.3.25	Advanced visual docking guidance system				
	Application		5.3.25.1		
		5.3.25.2			
		5.3.25.3			
		5.3.25.4			
	Location	5.3.25.5			
	Characteristics	5.3.25.6			
		5.3.25.7			
		5.3.25.8			
			5.2.25.9		
		5.3.25.10			
		5.3.25.11			
		5.3.25.12			
			5.3.25.13		
		5.3.25.14			
		5.3.25.15			
			5.3.25.16		
5.3.26	Aircraft stand manoeuvring guidance lights				
	Application		5.3.26.1		
	Location	5.3.26.2			
	Characteristics	5.3.26.3			
			5.3.26.4		

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Reference ⁴	Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³		
		5.3.26.5				
			5.3.26.6			
			5.3.26.7			
5.3.27	Road-holding position light					
	Application	5.3.27.1				
	Location	5.3.27.3	5.3.76.2			
	Characteristics	5.3.27.4				
		5.3.27.5				
		5.3.27.6				
		5.3.27.7				
5.4	Signs					
5.4.1	General					
	Application	5.4.1.1	5.4.1.2			
	Characteristics	5.4.1.3				
		5.4.1.4				
		5.4.1.5				
		5.4.1.6				
		5.4.1.7				
		5.4.1.8				
		5.4.1.9				
		5.4.1.10				
			5.4.1.11			
5.4.2	Mandatory instruction signs					
	Application	5.4.2.1				
		5.4.2.2				
		5.4.2.3				
		5.4.2.4				
		5.4.2.5				

Annex 14 Volume I	CONTENT	Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):			Edition 5 (July 2009)			Remark
		Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴			
			5.4.2.6					
		5.4.2.7						
	Location	5.4.2.8						
		5.4.2.9						
		5.4.2.10						
		5.4.2.11						
	Characteristics	5.4.2.12						
			5.4.2.13					
		5.4.2.14						
		5.4.2.15						
		5.4.2.16						
		5.4.2.17						
		5.4.2.18						
5.4.3	Information signs							
	Application	5.4.3.1						
		5.4.3.2						
		5.4.3.3						
		5.4.3.4						
			5.4.3.5					
			5.4.3.6					
		5.4.3.7						
		5.4.3.8						
			5.4.3.9					
		5.4.3.10						
		5.4.3.11						
			5.4.3.12					
			5.4.3.13					
	Location	5.4.3.14						
		5.4.3.15						
		5.4.3.16						

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)				
Annex 14 volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴	Remark
		5.4.3.17				
		5.4.3.18				
		5.4.3.19				
		5.4.3.20				
		5.4.3.21				
			5.4.3.22			
		5.4.3.23				
			5.4.3.24			
		5.4.3.25				
	Characteristics	5.4.3.26				
		5.4.3.27				
		5.4.3.28				
		5.4.3.29				
		5.4.3.30				
		5.4.3.31				
		5.4.3.32				
			5.4.3.33			
		5.4.3.34				
		5.4.3.35				
			5.4.3.36			
		5.4.3.37				
5.4.4	VOR aerodrome check-point sign					
	Application	5.4.4.1				
	Location	5.4.4.2				
	Characteristics	5.4.4.3				
			5.4.4.4			
5.4.5	Aerodrome identification sign					
	Application		5.4.5.1			
	Location		5.4.5.2			
	Characteristics	5.4.5.3				

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Reference ⁴	Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³		
5.4.6	Aircraft stand identification signs		5.4.5.4 5.4.5.5			
	Application		5.4.6.1			
	Location		5.4.6.2			
	Characteristics		5.4.6.3			
5.4.7	Road-holding position sign					
		5.4.7.1				
	Location	5.4.7.2				
	Characteristics	5.4.7.3				
		5.4.7.4				
		5.4.7.5				
5.5	Markers					
5.5.1	General					
5.5.2	Unpaved runway edge markers					
	Application		5.5.2.1			
	Location		5.5.2.2			
	Characteristics		5.5.2.3			
5.5.3	Stopway edge markers.					
	Application		5.5.3.1			
	Characteristics	5.5.3.2				
5.5.4	Edge markers for snow-covered runways					
	Application		5.5.4.1			
	Location		5.5.4.2			
	Characteristics		5.5.4.3			
5.5.5	Taxiway edge markers					
	Application		5.5.5.1			
	Location		5.5.5.2			
	Characteristics	5.5.5.3				
			5.5.5.4			

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	
5.5.6	Taxiway centre line markers	5.5.5.5			
	Application		5.5.6.1		
	Location		5.5.6.2		
			5.5.6.3		
			5.5.6.4		
	Characteristics	5.5.6.5			
			5.5.6.6		
5.5.7	Unpaved taxiway edge markers	5.5.6.7			
	Application		5.5.7.1		
	Location		5.5.7.2		
5.5.8	Boundary markers				
	Application	5.5.8.1			
	Location	5.5.8.2			
	Characteristics		5.5.8.3		
CHAPTER 6 VISUAL AIDS FOR DENOTING OBSTACLES					
6.1	Objects to be marked and/or lighted				
			6.1.1		
			6.1.2		
		6.1.3			
			6.1.4		
		6.1.5			
		6.1.6			
		6.1.7			
		6.1.8			
			6.1.9		
			6.1.10		
			6.1.11		
6.2	Marking of objects				

Annex 14 Volume I	Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Remark	
	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	Reference ⁴		
	<i>General</i>	6.2.1					
		6.2.2					
	<i>Use of colours</i>		6.2.3				
			6.2.4				
			6.2.5				
			6.2.6				
	<i>Use of markers</i>	6.2.7					
			6.2.8				
			6.2.9				
	<i>Use of flags</i>		6.2.10				
		6.2.11					
		6.2.12					
		6.2.14	6.2.13				
6.3	<i>Lighting of objects</i>						
		<i>Use of obstacle lights</i>	6.3.1				
				6.3.2			
				6.3.3			
			6.3.4				
			6.3.5				
				6.3.6			
				6.3.7			
				6.3.8			
				6.3.9			
				6.3.10			
		<i>Location of obstacle lights</i>	6.3.11				
				6.3.12			
			6.3.13				
			6.3.14				
			6.3.15				

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)		Reference ⁴	Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice		
		6.3.16			
		6.3.17			
		6.3.18			
		6.3.19			
		6.3.20			
			6.3.21		
		6.3.22			
	<i>Low-intensity obstacle light – Characteristics</i>	6.3.23			
		6.3.24			
		6.3.25			
		6.3.26			
		6.3.27			
		6.3.28			
		6.3.29			
	<i>Medium-intensity obstacle light – Characteristics</i>	6.3.30			
		6.3.31			
		6.3.32			
	<i>High-intensity obstacle light – Characteristics</i>	6.3.33			
		6.3.34			
		6.3.35			
			6.3.36		
6.4	<i>Wind Turbines</i>				
		6.4.1			
	<i>Markings</i>		6.4.2		
	<i>Lighting</i>		6.4.3		
			6.4.4		
CHAPTER 7	VISUAL AIDS FOR DENOTING RESTRICTED USE AREAS				
7.1	<i>Closed runways and taxiways, or parts thereof</i>				
	<i>Application</i>	7.1.1			
			7.1.2		

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)		Reference ⁴	Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice		
	Location	7.1.3			
	Characteristics	7.1.4			
		7.1.5			
		7.1.6			
		7.1.7			
7.2	<i>Non-load-bearing surfaces</i>				
	Application	7.2.1			
	Location		7.2.2		
	Characteristics		7.2.3		
7.3	<i>Pre-threshold area</i>				
	Application		7.3.1		
	Location		7.3.2		
	Characteristics		7.3.3		
7.4	<i>Unserviceable areas</i>				
	Application	7.4.1			
	Location	7.4.2			
	Characteristics of unserviceability markers	7.4.3			
	Characteristics of unserviceability lights	7.4.4			
	Characteristics of unserviceability cones		7.4.5		
	Characteristics of unserviceability flags		7.4.6		
	Characteristics of unserviceability marker boards		7.4.7		
CHAPTER 8	ELECTICAL SYSTEMS				
8.1	<i>Electrical power supply systems for air navigation facilities</i>				
		8.1.1			
		8.1.2			
			8.1.3		
			8.1.4		
		8.1.5			
	Visual aids				
	Application	8.1.6			

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	
	<i>Emergencies in difficult environments</i>	9.1.14			
9.2	<i>Rescue and fire fighting</i>		9.1.15		
	<i>General</i>				
	<i>Application</i>	9.2.1			
		9.2.2			
	<i>Level of protection to be provided</i>	9.2.3			
			9.2.4		
		9.2.5			
		9.2.6			
		9.2.7			
	<i>Extinguishing agents</i>		9.2.8		
			9.2.9		
			9.2.10		
		9.2.11			
			9.2.12		
		9.2.13			
			9.2.14		
			9.2.15		
			9.2.16		
		9.2.17			
		9.2.18			
			9.2.19		
			9.2.20		
			9.2.21		
	<i>Rescue equipment</i>		9.2.22		
	<i>Response time</i>	9.2.23			
			9.2.24		
			9.2.25		
			9.2.26		

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Reference ⁴	Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³		
			9.2.27			
			9.2.28			
			9.2.29			
	Emergency access roads		9.2.30			
			9.2.31			
			9.2.32			
	Fire stations		9.2.33			
			9.2.34			
	Communication and alerting systems		9.2.35			
			9.2.36			
	Number of rescue and fire fighting vehicles		9.2.37			
	Personnel	9.2.38				
		9.2.39				
			9.2.40			
			9.2.41			
9.3	Disabled aircraft removal	9.2.42				
			9.3.1			
			9.3.2			
9.4	Bird hazard reduction					
		9.4.1				
		9.4.2				
		9.4.3				
		9.4.4				
			9.4.5			
9.5	Apron management service					
			9.5.1			
			9.5.2			
		9.5.3				
		9.5.4				

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Reference ⁴	Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³		
		9.5.5				
		9.5.6				
		9.5.7				
9.6	Ground servicing of aircraft	9.6.1				
		9.6.2				
9.7	Aerodrome vehicle operations	9.7.1				
		9.7.2				
		9.7.3				
		9.7.4				
		9.7.5				
9.8	Surface movement guidance and control systems					
	Application	9.8.1				
	Characteristics		9.8.2			
			9.8.3			
			9.8.4			
			9.8.5			
		9.8.6				
			9.8.7			
			9.8.8			
9.9	Siting of equipment and installations on operational areas					
		9.9.1				
		9.9.2				
		9.9.3				
			9.9.4			
		9.9.5				
		9.9.6				
		9.9.7				

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)			Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	Operator compliance statement ³	
9.10	Fencing		9.9.8		
		Application			
		9.10.1			
		9.10.2			
		9.10.3			
		Location			
		9.10.4			
			9.10.5		
9.11	Security lighting		9.11		
CHAPTER 10	AERODROME MAINTENANCE				
10.1	General		10.1.1		
			10.1.2		
10.2	Pavements	10.2.1			
		10.2.2			
		10.2.3			
		10.2.4			
			10.2.5		
			10.2.6		
			10.2.7		
		10.2.8			
			10.2.9		
			10.2.10		
			10.2.11		
			10.2.12		
10.3	Runway pavement overlays	10.2.13			
		10.3.1			
			10.3.2		
			10.3.3		
		10.3.4			
10.4	Visual aids	10.4.1			
		10.4.2			

Applicable edition and amendment of Annex 14, Volume I (date applicable):		Edition 5 (July 2009)		Remark
Annex 14 Volume I	CONTENT	Standard	Recomm. Practice	
			10.4.3	
			10.4.4	
			10.4.5	
			10.4.6	
		10.4.7		
		10.4.8		
		10.4.9		
		10.4.10		
		10.4.11		
		10.4.12		
			10.4.13	
APPENDIX 1	Colours for aeronautical ground lights, markings, signs and panels			
1.	General			
2.	Colours for aeronautical ground lights			
3.	Colours for markings, signs and panels			
APPENDIX 2	Aeronautical ground light characteristics			
APPENDIX 3	Mandatory instruction markings and information markings			
APPENDIX 4	Requirements concerning design of taxiing guidance signs			
APPENDIX 5	Aeronautical data quality requirements			
APPENDIX 6	Location of lights on obstacles			

Airport : EL.....

ICAO ANNEX 14 VOL I COMPLIANCE CHECKLIST

Date : Rev. n° :

Aerodrome Operator Compliance Statement	
<u>Accountable Manager</u> :	<u>Safety Manager</u> :
Name :	Name :
Date :	Date :
Signature (approved):	Signature (verified):