

## **I. Services de Navigation Aérienne (ANS)**

La navigation aérienne peut être définie comme étant l'ensemble des techniques permettant à un pilote d'aéronef de maîtriser ses déplacements. Les services de navigation aérienne permettent à l'aéronef de suivre une trajectoire constituée de routes aériennes en lui fournissant un ensemble d'éléments (informations, guidage, infrastructures, assistance, etc.) garantissant la sécurité des opérations.

Dans le cadre des activités de supervision de la sécurité de l'aviation civile, le domaine des services de navigation aérienne est subdivisé en cinq sous-domaines qui sont :

- Gestion du trafic aérien (ATM) ;
- Communication, Navigation et Surveillance (CNS) ;
- Assistance météorologie à la Navigation aérienne (MET) ;
- Recherches et Sauvetages (SAR) ;
- Gestion de l'Information aéronautique, des Cartes aéronautiques et des Procédures de vols (AIM/MAP/PANS-OPS).

### **I.1 Gestion du trafic aérien (ATM)**

Les services de la circulation aérienne, autrement appelés services de la CA ou ATS (ATS pour Air Traffic Services) désignent l'ensemble des services assurés par un organisme de la circulation aérienne afin de participer à la sécurité des vols. Il s'agit des services de contrôle de la circulation aérienne, d'information de vol, et d'alerte.

Ces services sont assurés au Sénégal par l'ASECNA et par AIBD SA en charge de la gestion technique et commerciale des aérodromes du Sénégal hormis l'Aéroport international Blaise DIAGNE de Diass.

La supervision de ces activités est assurée par le Service ATM/SAR de la DNAA.

Les dispositions réglementaires qui régissent ces activités sont définies dans les Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) n°2 Règles de l'air et n°11 Services de la circulation aérienne.

### **I.2 Communication Navigation Surveillance (CNS)**

Le sigle CNS désigne l'ensemble des activités d'installation et de maintenance des équipements de communication (sol-sol et sol-air), de navigation (VOR, Glide...) et de surveillance (RADAR, ADS-B...). Ce service est rendu par l'ASECNA et AIBD SA au Sénégal.

La supervision de ces activités est assurée par le Service CNS de la DNAA.

Les dispositions réglementaires qui régissent ces activités sont définies dans le Règlement aéronautique du Sénégal (RAS) n°10 Télécommunications aéronautiques.

### **I.3 Assistance météorologique à la Navigation aérienne (MET)**

Les services d'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale contribuent à la sécurité de la navigation aérienne et regroupent les activités de la veille d'aérodrome, l'observation des phénomènes météorologiques aux environs de l'aérodrome et la prévision météorologique. Une station météo est disponible aux différents aéroports.

Ce service est assuré à l'AIBD par l'ASECNA et au niveau des autres aéroports du Sénégal par la Direction de l'Exploitation de la Météorologie de l'ANACIM.

La Supervision de ces activités est assurée par le Service Assistance météorologique à la navigation aérienne de la DNAA.

Les dispositions réglementaires qui régissent ces activités sont définies dans le Règlement aéronautique du Sénégal (RAS) n°03 Assistance météorologique à la navigation aérienne.

#### **I.4 Gestion de l'Information aéronautique, des Cartes aéronautiques et des Procédures de vols (AIM/MAP/PANS OPS)**

**AIM** : Désigne la gestion de l'information aéronautique qui assure le service d'information aéronautique. En effet le Sénégal assure ledit service pour l'espace aérien dépendant de l'Etat. Ce service a pour objet l'acheminement des données aéronautiques et des informations aéronautiques nécessaires à la sécurité, à la régularité, à l'économie et à l'efficacité des vols.

Le Sénégal a confié à l'ASECNA ce service au titre de la convention de Dakar révisée, mais demeure responsable de toutes les informations publiées en son nom.

Cette activité régie par les dispositions du RAS 15 et des documents connexes.

L'ANACIM à travers le service AIM/MAP/PANS-OPS de la DNAA, assure la supervision de l'activité et l'approbation des informations aéronautiques publiées par l'ASECNA au nom du Sénégal.

**MAP** (Cartes aéronautiques) : désigne la mise à disposition cartes aéronautiques utilisées par les usagers de l'air. La fourniture de ces cartes aéronautiques qui constituent des informations aéronautiques sont sous la responsabilité de l'Etat du Sénégal. Ce dernier en a confié la production de ces cartes aéronautiques et leur publication à l'ASECNA au titre de la convention de Dakar révisée.

Les dispositions réglementaires sont contenues dans le RAS 04 et les documents connexes dont le processus de validation opérationnelle et d'approbation systématique des cartes aéronautiques au Sénégal. L'ANACIM à travers le service AIM/MAP/PANS-OPS de la DNAA, assure la supervision de l'activité de conception et l'approbation des cartes aéronautiques avant publication.

**PANS-OPS** (Procédures pour les services de navigation aérienne - Exploitation technique des aéronefs) : désigne l'ensemble des règles concernant les procédures de vol (conventionnelles, et PBN), leur conception et les procédures techniques d'exploitation des aéronefs y relatives. Les procédures sont utilisées par les aéronefs pour atterrir et décoller dans les conditions météorologiques de vol aux instruments.

La fourniture de ces cartes aéronautiques qui constituent des informations aéronautiques est sous la responsabilité de l'Etat du Sénégal. Ce dernier en a confié la conception et la publication à l'ASECNA au titre de la convention de Dakar révisée.

Les dispositions réglementaires sont contenues dans le Doc 8168 vol.2 de l'OACI et les documents connexes dont le Processus de validation opérationnelle et d'approbation systématique des procédures de vol au Sénégal.

L'ANACIM à travers le service AIM/MAP/PANS-OPS de la DNAA, assure la supervision de l'activité de conception et l'approbation des procédures de vol avant publication.

### **I.5 Recherches et Sauvetage (SAR)**

**SAR** (Search And Rescue ou encore Recherches et sauvetage) : désigne l'ensemble de l'organisation et des opérations de localisation et de secours aux personnes en situation de détresse.

Le service Recherches et sauvetage au Sénégal est assuré par le Centre de Coordination et de Sauvetages de Dakar. Le Centre est créé pour se conformer à l'article 25 de la Convention de Chicago et aux dispositions du RAS 12 en vue de porter assistance aux aéronefs en situation de détresse ainsi que leurs occupants, sur le territoire Sénégalais et dans les espaces aériens confiés au Sénégal.

Le Centre dispose d'un personnel qualifié assurant son fonctionnement H24.

Les moyens terrestres, maritimes et aériens de l'Armée sont mis en permanence à sa disposition pour l'exécution de ses missions.

Les informations relatives au Centre sont publiées dans l'AIP 13.GEN 3.6

Les dispositions relatives à la mise en place des services de recherches et sauvetage sont contenues dans le RAS 12.

La Supervision de ces activités est assurée par le Service ATM/SAR de la DNAA.

Un aéroport est considéré comme toute surface définie sur terre ou sur l'eau (comprenant, éventuellement, bâtiments, installations et matériel), destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Conformément à l'article 142 de la loi n°10-2015 portant Code de l'Aviation civile du Sénégal ; l'Autorité de l'aviation civile certifie les aéroports du Sénégal utilisés par les vols internationaux et homologue les pistes d'atterrissage.

La Supervision de ces activités est assurée par le Département des Normes et de la Sécurité des Aéroports de la Direction de la Navigation Aérienne et des Aéroports (DNAA). Le Département est chargé de la supervision de la sécurité des aéroports, à travers des inspections périodiques ou spéciales, les demandes de création, de certification et d'homologation d'aéroport, etc.

Les dispositions réglementaires qui régissent ces activités sont définies dans les Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) n°14 Volume I : Concepts et exploitation techniques des aéroports et volume II : Hélistations.

### **II.1 Processus de création d'un aéroport**

La création et la mise en service d'un aéroport au Sénégal se font selon les dispositions contenues dans les textes législatifs et réglementaires, notamment l'article 139 de la Loi 2015-10 du 4 mai 2015 portant Code de l'Aviation civile et les dispositions du Décret N°2021-1423 du 21 octobre 2021 relatif aux conditions de création, d'établissement, d'utilisation, de certification et de classification des aéroports ouverts ou non à la circulation aérienne publique ainsi qu'aux servitudes aéronautiques et du contrôle de l'Etat.

Le processus est défini comme suit :

- 1- le requérant adresse une demande de création d'aérodrome accompagnée de tous les documents requis au Ministère chargé de l'aviation civile ;
- 2- après réception de la demande, le Ministère de l'aviation civile convoque la commission d'évaluation des dossiers de création d'aérodrome au Sénégal. Cette commission sera chargée de donner des avis préalables sur la création des aérodromes.
- 3- Si l'avis est favorable, l'autorisation création est sanctionnée par arrêté du Ministère chargé de l'aviation civile ;
- 4- dès réception de l'Arrêté portant autorisation de création de l'aérodrome, le demandeur est tenu de mettre en place les infrastructures qu'il avait spécifiées dans sa demande ;
- 5- une fois les infrastructures mises en place, avant le démarrage de l'exploitation de l'aérodrome l'Autorité de l'aviation civile procède à sa certification ou son homologation selon le cas conformément aux procédures décrites dans les processus de certification des aérodromes ou d'homologation des aérodromes.

## **II.2 Processus de certification des aérodromes**

La certification des aérodromes est un processus qui permet à l'Autorité de l'aviation civile de s'assurer que les aérodromes recevant des vols internationaux répondent aux spécifications nationales contenues dans les Règlements aéronautiques du Sénégal (RAS) N°14 Volume 1 et ses documents connexes, concernant les installations et l'exploitation technique et qu'il est capable de continuer à y répondre pendant la période de validité du certificat.

Le processus de certification d'un aérodrome comporte les 5 étapes suivantes

- Phase 1 : Expression d'intérêt pour un certificat d'aérodrome ;
- Phase 2 : Demande formelle du certificat d'aérodrome ;
- Phase 3 : Evaluation des installations et équipements (audit de certification sur site) ;
- Phase 4 : Emission ou refus d'un certificat d'aérodrome ;
- Phase 5 : Publication dans l'AIP du statut de l'aérodrome certifié.

**Phase 1 :** tout postulant doit manifester par courrier à l'ANACIM son intention de certifier son aéroport. Cette phase est subdivisée comme suit : une évaluation de l'exploitation aérienne est effectuée, ensuite la considération d'autres entités compétentes de l'Etat pour obtenir l'autorisation et la documentation nécessaire et enfin l'identification des besoins en personnel pour le processus de certification.

**Phase 2 :** tout postulant au certificat soumet une demande formelle matérialisée par un formulaire de demande formelle de certificat d'aérodrome bien renseigné et certains documents notamment le manuel d'aérodrome.

Le manuel d'aérodrome est un document fondamental dans le processus de certification. En effet, il constitue le document de référence par lequel l'exploitant décrit toutes les dispositions prises afin d'assurer en toute sécurité, conformément aux normes en vigueur, l'aménagement, le fonctionnement et l'usage des équipements, biens et services aéroportuaires nécessaires à la circulation des aéronefs et dont la gestion lui incombe.

Le manuel d'aérodrome, une fois approuvé, devient le document clé d'assurance de la sécurité et devra servir de base pour la certification initiale et la surveillance continue de l'aérodrome.

**Phase 3 :** elle consiste à auditer outre les installations et équipements de l'aérodrome, les manuels et procédures associés de mise en œuvre. L'audit de certification comprend deux (02) phases à savoir l'inspection technique et l'audit sur site.

**Phase 4 :** c'est la délivrance du certificat d'aérodrome ou le refus de délivrance du certificat ou encore la délivrance d'un certificat d'aérodrome provisoire. Selon que l'une ou l'autre éventualité intervienne en premier lieu, un certificat d'aérodrome provisoire va expirer. L'exploitant devra dans ce cas procéder au renouvellement de son certificat d'aérodrome. A cet effet, il convient que l'exploitant d'aérodrome fasse une demande formelle de renouvellement de certificat avant que le certificat en cours n'expire. Le certificat d'aérodrome peut être amendé par l'ANACIM pour plusieurs raisons.

**Phase 5 :** une fois le processus de certification accompli de façon satisfaisante, les renseignements concernant l'aérodrome doivent être communiqués au service d'information aéronautique pour publication du statut de l'aérodrome certifié. La section de l'AIP où le statut de l'aérodrome certifié doit être mentionné est indiquée dans le 13 AD 1.5.

### **II.3 Processus d'homologation des aérodromes**

L'homologation des aérodromes est une norme nationale applicable pour les aérodromes destinés à recevoir uniquement des vols nationaux. C'est un processus qui permet à l'Autorité de l'aviation de s'assurer que les installations et les équipements d'aérodrome répondent aux exigences nationales en vigueur.

L'exploitation d'une piste est subordonnée à son homologation pour les catégories ci-après :

- les pistes utilisées à vue ;
- les pistes utilisées en conditions de vol aux instruments et pour lesquelles sont définies des approches classiques ;
- les pistes utilisées en conditions de vol aux instruments et pour lesquelles sont définies des approches de précision de catégorie I ;
- les pistes utilisées en conditions de vol aux instruments et pour lesquelles sont définies des approches de précision de catégories II.

Il importe de noter aussi que les hélistations font l'objet d'une homologation au même titre que les pistes. L'homologation des hélistations se fait de la même manière que celle des pistes d'atterrissage. Les références réglementaires à utiliser sont celles contenues dans les Règlements Aéronautiques du Sénégal numéro 14 (RAS 14), Volume II relatif aux Hélistations.

Le processus d'homologation d'un aérodrome englobe des activités qui consistent à :

- a) donner suite à l'expression d'intérêt d'homologation d'un postulant ;
- b) évaluer la demande formelle, ceci comprenant l'évaluation des documents administratifs et techniques ;
- c) évaluer les installations et les équipements de l'aérodrome ;

- d) délivrer ou refuser la Décision d'homologation ;
- e) publier dans l'AIP le statut d'aérodrome homologué et les précisions requises.