

ASSEMBLÉE — 36^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions se rapportant à la sécurité

RAPPORT SUR LA MISE EN ŒUVRE DES SPÉCIFICATIONS DE L'ANNEXE 14,
VOLUME I, RELATIVES À LA CERTIFICATION DES AÉRODROMES

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Comme suite à la Résolution A35-14, la présente note rend compte à l'Assemblée des résultats d'un sondage que le Secrétariat a effectué afin d'évaluer le degré de mise en œuvre mondiale des spécifications de l'Annexe 14, Volume I, relatives à la certification des aérodromes, y compris les systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Le nombre d'aérodromes internationaux énumérés dans les plans régionaux de navigation aérienne s'élève à 1 280.

Des règlements de certification des aérodromes ont été promulgués dans 67 des 87 États contractants qui ont répondu au sondage. Sur les 680 aérodromes internationaux situés dans les États répondants, 401 ont été certifiés. Des SGS ont été mis en place par 45 États et 258 aérodromes situés dans ces États. Les premiers résultats des audits USOAP de l'OACI, réalisés selon l'approche systémique globale, ont aussi révélé que la mise en œuvre de la certification des aérodromes, y compris les SGS, a peu avancé.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- noter le faible degré de mise en œuvre de la certification des aérodromes, y compris des SGS, dans les États ;
- prier instamment les États de certifier les aérodromes (Résolution A35-14, Appendice Q, paragraphe 3 du dispositif) ;
- prier instamment les États de veiller à ce que des systèmes de gestion de la sécurité soient mis en place à leurs aérodromes (Résolution A35-14, Appendice Q, paragraphe 4 du dispositif).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail, qui se rapporte aux Objectifs stratégiques A et D, devrait élever le niveau de sensibilisation des États à la nécessité de certifier les aérodromes et de mettre en place des SGS. Elle encourage une mise en œuvre plus poussée des spécifications à ce sujet.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire. L'activité présentée peut être financée au moyen des ressources budgétaires déjà attribuées.
<i>Références :</i>	Annexe 14, Volume I Doc 9859, <i>Manuel de gestion de la sécurité</i> Doc 9848, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004)</i> Doc 9774, <i>Manuel sur la certification des aérodromes</i> Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La propriété, l'exploitation et la gestion d'aéroports ont été transférées d'établissements publics à des organismes privatisés financièrement autonomes et, dans de nombreux cas, à des entreprises totalement privées, dans l'intérêt d'une plus grande efficacité et en vue de l'introduction de nouvelles technologies. Par ailleurs, la privatisation soulage aussi les États du fardeau des lourdes dépenses d'immobilisations qui sont souvent associées aux projets aéroportuaires et facilite le développement d'aspects non aéronautiques de l'exploitation des aéroports. La privatisation mondiale des aéroports a continué de s'accélérer.

1.2 L'obligation qui incombe aux États, en vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), de veiller à la sécurité des activités d'aérodrome demeure, quant à elle, inchangée. C'est dans ce contexte que les dispositions de l'Annexe 14 — *Aérodromes, Volume I — Conception et exploitation technique des aérodromes*, relatives à la certification des aérodromes par les États sont mises en évidence.

2. GÉNÉRALITÉS

2.1 Dispositions de l'Annexe 14, Volume I

2.1.1 L'Annexe 14, Volume I, dispose que les États doivent certifier les aérodromes ouverts au public compte tenu des spécifications qu'elle contient, des dispositions applicables figurant dans les autres Annexes de l'OACI et des règlements nationaux. De plus, depuis le 27 novembre 2003, les aérodromes utilisés pour les vols internationaux doivent être certifiés. Dans le cadre du processus de certification, les aérodromes doivent avoir en place un système de gestion de la sécurité (SGS).

2.1.2 Les dispositions de l'Annexe 14, Volume I, relatives à la gestion de la sécurité, qui sont applicables depuis le 23 novembre 2006, ont été harmonisées avec celles de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*. Une nouvelle section (1.5) de l'Annexe 14, Volume I, exige des États qu'ils établissent un programme de sécurité et un niveau de sécurité acceptable et que les exploitants d'aérodromes mettent en place aux aérodromes certifiés un SGS définissant clairement les lignes de responsabilité en matière de sécurité.

2.1.3 Afin d'aider les États à respecter les dispositions relatives à la certification des aérodromes et aux SGS, onze ateliers ont été tenus dans l'ensemble des régions de l'OACI, avec le concours des États. Ces ateliers avaient pour objet de diffuser des renseignements sur les exigences concernant la certification des aérodromes ainsi que de mettre en lumière les initiatives de l'OACI dans le domaine de la sécurité, de fournir des éclaircissements sur les éléments indicatifs du *Manuel sur la certification des aérodromes* (Doc 9774) et de faire connaître l'expérience de divers États dans la mise en œuvre de la certification des aérodromes.

2.2 Résolution de la 35^e session de l'Assemblée

2.2.1 À sa 35^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A35-14, Appendice Q, dans lequel elle reconnaît que, même s'il y a une tendance croissante à l'exploitation des aérodromes par des entités autonomes, l'obligation des États de veiller à la sécurité des installations et services d'aérodrome reste entière [*Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2004)* (Doc 9848)]. Cet appendice contient aussi une décision de l'Assemblée selon laquelle les États devront certifier les aérodromes et devraient s'assurer que des SGS soient mis en place à leurs aérodromes.

2.3 **Avancement de la mise en œuvre de la certification des aérodrômes**

2.3.1 Les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) créés dans les Régions Asie et Pacifique (APAC) ont permis de constater que la mise en œuvre de la certification des aérodrômes et celle des SGS n'avaient pas beaucoup avancé dans certains États de ces régions.

2.3.2 La 43^e Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile des Régions APAC [Bali (Indonésie), 4 – 8 décembre 2006] a prié instamment les États de ces régions de donner une priorité élevée et d'affecter des ressources suffisantes à la mise en application des spécifications relatives à la certification des aérodrômes et aux SGS et encouragé une plus grande coopération et collaboration régionales à ce sujet.

2.3.3 Compte tenu de ce qui précède et comme suite à la Résolution A35-14, Appendice Q, un sondage englobant tous les États a été effectué en août 2006, par l'intermédiaire des bureaux régionaux, afin d'évaluer le niveau de mise en œuvre mondiale de la certification des aérodrômes, y compris les SGS. Les résultats du sondage sont présentés en appendice.

3. **CONSTATATIONS ET CONCLUSIONS**

3.1 Des règlements relatifs à la certification des aérodrômes ont été promulgués dans 67 des 87 États contractants qui ont répondu au sondage. Un total de 401 aérodrômes internationaux sur les 680 qui sont situés dans les États répondants ont été certifiés. Des SGS ont été mis en place par 45 États et 258 aérodrômes situés dans ces États. Il convient toutefois de noter que les résultats du sondage représentent la situation qui existe dans seulement 46 % des États contractants.

3.2 Comme l'indiquent les § 2.3.1 et 2.3.2 ci-dessus, le degré d'avancement de la certification des aérodrômes et de la mise en place de SGS dans le cadre du processus de certification n'a pas été satisfaisant, dans au moins une région. Les rapports des divers groupes régionaux de planification ont d'ailleurs mis en évidence le peu de progrès accompli dans la mise en œuvre des dispositions en matière de certification des aérodrômes. De plus, le faible degré de mise en œuvre a été confirmé par les premiers résultats des audits réalisés selon l'approche systémique globale dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

3.3 Compte tenu de ce qui précède, on peut conclure que le niveau de mise en œuvre de la certification des aérodrômes dans les États doit être amélioré. En conséquence, il est urgent que les États intensifient leurs efforts pour mener à bien la certification des aérodrômes et fassent en sorte que des systèmes de gestion de la sécurité soient mis en place à leurs aérodrômes.

APPENDICE

RÉSULTATS DU SONDRAGE DE L'OACI SUR LA CERTIFICATION DES AÉRODROMES

1. Introduction

1.1 Les projets COSCAP en cours dans les Régions Asie et Pacifique (APAC) avaient révélé que les dispositions relatives à la certification des aérodrômes n'avaient pas encore été mises en œuvre de façon satisfaisante. Un sondage sur le degré de mise en œuvre de ces dispositions, qui figurent dans l'Annexe 14, Volume I, a donc été effectué en 2006 dans l'ensemble des régions de l'Organisation.

1.2 Des réponses ont été reçues de 87 États, soit de 46 % des 190 États contractants de l'OACI. Il y a 680 aérodrômes internationaux relevant des États qui ont répondu au sondage, ce qui correspond à 53 % du total mondial de 1 280 aérodrômes internationaux énumérés dans les six plans régionaux de navigation aérienne.

2. Cadre réglementaire national — Certification des aérodrômes

2.1 Quatre-vingt-quatre États ont confirmé l'existence d'une législation aéronautique fondamentale prévoyant l'établissement d'une autorité de l'aviation civile (AAC) comme condition préalable à l'exécution d'un processus de certification des aérodrômes.

2.2 Au sujet de la disponibilité de règlements relatifs à la certification des aérodrômes, 67 (77 %) des États répondants ont indiqué avoir élaboré et approuvé de tels règlements (voir les détails au § 2.3 ci-dessous). Dans 14 États, les règlements ont été élaborés et en sont à divers stades d'approbation, tandis que dans six autres ils n'ont pas encore été élaborés.

2.3 Dans la Région Moyen-Orient (MID), neuf États sur 19 ont indiqué avoir promulgué des règlements relatifs à la certification des aérodrômes. Viennent ensuite les Régions Amérique du Sud (SAM) (6 États sur 13), Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT) (20 États sur 54), Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) (8 États sur 21), APAC (11 États sur 36) et Afrique-océan Indien (AFI) (13 États sur 47) (voir la Figure 1).

2.4 En réponse à une question sur la disponibilité de règlements appropriés relatifs à la gestion de la sécurité des aérodrômes, 45 des États répondants (52 %) ont déclaré avoir élaboré et approuvé de tels règlements (voir les détails au § 2.5). Dans 12 États, les règlements ont été établis mais n'ont pas encore été approuvés, et dans 30 autres États, les règlements n'ont pas encore été élaborés.

2.5 Huit États de la Région MID ont promulgué des règlements relatifs à la gestion de la sécurité, suivis de 17 États des Régions EUR/NAT, de huit États des Régions APAC, de sept États de la Région AFI, de deux États de la Région SAM et de trois États des Régions NACC (voir la Figure 1).

2.6 Il y a eu plusieurs demandes, provenant notamment d'États des Régions MID, AFI et NACC, portant sur une assistance accrue de l'OACI dans l'élaboration d'orientations techniques relatives à la certification et à l'exploitation des aérodrômes. De nombreux États de la Région AFI ont indiqué

avoir de la difficulté avec les aspects juridiques de la mise en œuvre. Par ailleurs, si certains États ont prévu l'obligation de certifier les aéroports, à divers niveaux de leur système législatif/réglementaire, il n'y a pas encore de processus formel. Un certain nombre d'administrations de l'aviation civile ont évoqué des insuffisances sur les plans de l'autonomie, de la structure et des compétences pour expliquer le peu de progrès accompli. Certains États sont aussi en train de changer leur structure pour devenir des agences autonomes.

3. Certification des aéroports et systèmes de gestion de la sécurité aux aéroports internationaux

3.1 Les 1 280 aéroports internationaux énumérés dans les six plans régionaux de navigation aérienne de l'OACI se répartissent comme suit : EUR/NAT (611), NACC (189), APAC (183), AFI (131), SAM (99) et MID (67).

3.2 D'après les réponses reçues, 401 des 680 aéroports internationaux (59 %) situés dans les États répondants ont été certifiés. La ventilation régionale est la suivante : EUR/NAT (219), NACC (74), APAC (60), AFI (20), MID (16) et SAM (12) (*voir la Figure 2*).

3.3 En ce qui concerne la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité aux aéroports internationaux certifiés, 258 des 680 aéroports internationaux (38 %) situés dans les États répondants se sont conformés aux dispositions. Les États des Régions EUR/NAT ont indiqué que 193 aéroports internationaux avaient mis en œuvre un SGS, suivis des États des Régions APAC (30), AFI (14), MID (10), NACC (7) et SAM (4) (*voir la Figure 2*).

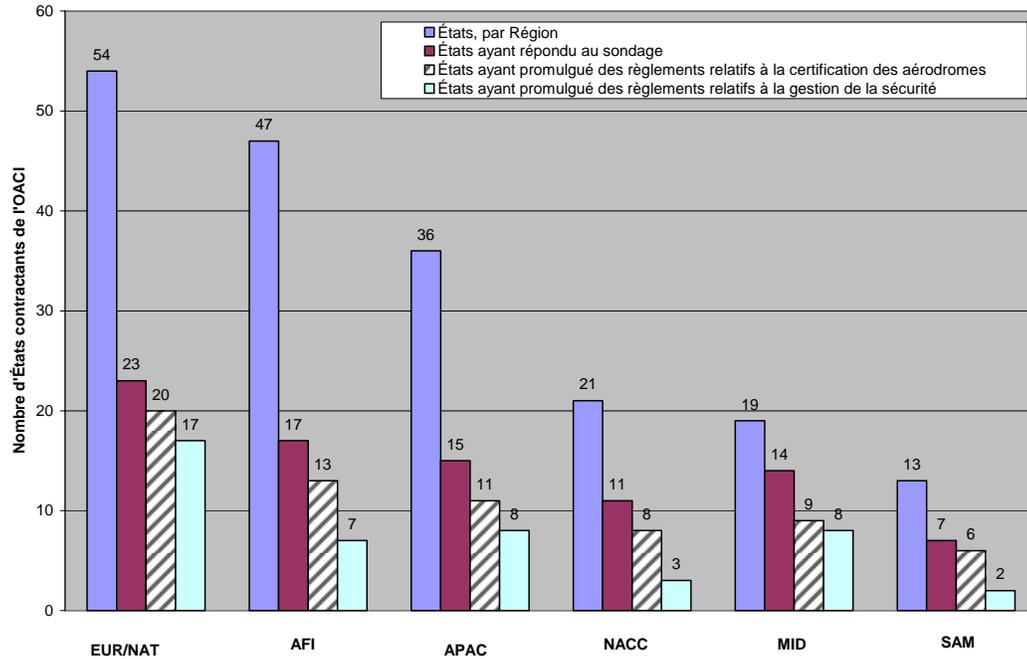


Figure 1. Promulgation par les États de règlements relatifs à la certification et à la gestion de la sécurité des aéroports

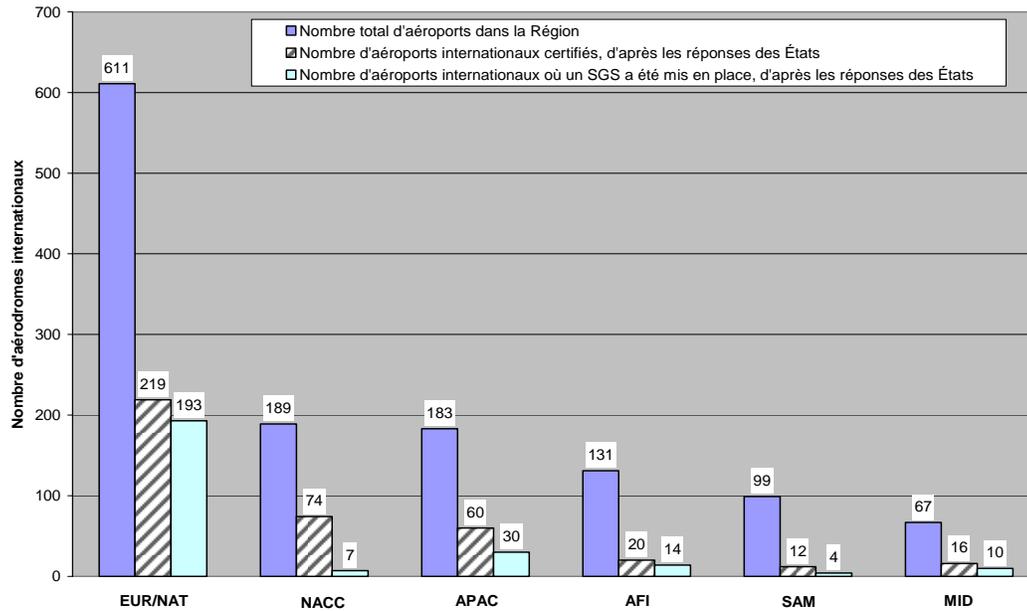


Figure 2. Mise en œuvre de la certification des aéroports et de systèmes de gestion de la sécurité aux aéroports internationaux