



ASSEMBLÉE — 37<sup>e</sup> SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 46 : Autres questions à examiner par la Commission technique

LICENCES DES AÉRODROMES EN INDE

(Note présentée par l'Inde)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note rend compte des progrès réalisés par l'Inde dans son application des dispositions de l'Amendement n<sup>o</sup> 4 de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*, relatives à la certification des aérodromes. L'amendement en question exige l'établissement d'un cadre de réglementation approprié, ainsi qu'un mécanisme bien défini pour la supervision de la sécurité, comme conditions préalables à la certification des aérodromes, et l'Inde a pris les mesures requises, décrites dans la présente note, pour se conformer aux normes et pratiques recommandées pertinentes de l'OACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique A : Sécurité — Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 14 — <i>Aérodromes</i> , Volume I — <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> Autres documents pertinents de l'OACI Aircraft Rules 1937 Civil Aviation Requirements

## 1. INTRODUCTION

1.1 Depuis 1956, l'Inde dispose de règlements régissant les licences des aérodromes, énoncés dans la Règle 79 des Aircraft Rules, 1937 (Règlements des aéronefs). Toutefois, les aérodromes gouvernementaux sont exclus de la règle en question et sont gérés et exploités par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), qui est également l'organisme de réglementation. La Règle 79 stipule que tout aérodrome autre qu'un aérodrome gouvernemental, qui est utilisé normalement pour l'atterrissage et le décollage de vols de services réguliers de transport aérien, ou pour une série d'atterrissages et de décollages effectués par tout aéronef assurant le transport de passagers contre paiement ou rémunération, doit faire l'objet de licences.

1.2 Avant 1971, l'organisme de réglementation était l'exploitant des aérodromes gérés par le gouvernement et placés sous la houlette d'une direction d'aérodromes qui était chargée essentiellement de la gestion d'aérodromes. En 1971, la gestion de quatre aérodromes internationaux gouvernementaux (Delhi, Mumbai, Chennai et Kolkata) a été confiée à l'Autorité des aéroports internationaux de l'Inde (IAAI). En 1985, la gestion de tous les aérodromes intérieurs gouvernementaux a été transférée de l'organisme de réglementation à l'Autorité des aéroports nationaux (NAA), avec la Direction des aérodromes. En 1995, les deux entités — IAAI et NAA — ont été fusionnées pour constituer l'Autorité des aéroports de l'Inde (AAI), avec pour responsabilités l'exploitation et la gestion de tous les aérodromes gouvernementaux. C'est l'Autorité des aéroports de l'Inde qui est actuellement chargée de la gestion de la plupart des aérodromes du pays.

1.3 La création de la NAA et le transfert des responsabilités de tous les aérodromes et des services CNS/ATM et AIS de la DGAC ont créé un vide, la direction générale ne disposant d'aucune infrastructure pour assumer ces fonctions. La DGAC a donc établi une direction des normes d'aérodrome qui a commencé ses activités en 1999. Ces activités sont restées minimales en raison des ressources humaines limitées et de l'absence de cadre de réglementation pour les licences d'aérodrome.

1.4 En mars 2001, l'OACI a adopté l'Amendement n° 4 de l'Annexe 14, Volume I, qui stipulait que tous les aérodromes utilisés pour des vols internationaux devaient être certifiés avant le 27 novembre 2003. Cette exigence a entraîné l'amendement des règlements sur les licences d'aérodrome en Inde. Les règles régissant l'octroi de licences d'aérodrome en Inde ont donc été modifiées pour se conformer aux dispositions de l'Annexe 14, et en 2004 la Règle 78 a été amendée comme suit : *« Règle 78 — Aucun aérodrome ne sera utilisé comme lieu régulier d'atterrissage ou de décollage par des services réguliers de transport aérien ou pour l'exécution d'une série d'atterrissages et de décollages par tout aéronef transportant des passagers ou du fret contre paiement ou rémunération, à moins que cet aérodrome n'ait reçu de licence à cette fin. »*

1.5 Le Règlement des aéronefs de l'Inde constitue un cadre essentiel de réglementation des licences d'aérodrome ; il a été amendé en 2004 pour inclure les licences des aérodromes gérés par le gouvernement. Des exigences et des directives détaillées ont été élaborées, sous forme d'exigences en matière d'aviation civile et de circulaires AC, inspirées des SARP de l'Annexe 14, Volume I, et des éléments indicatifs figurant dans le document de l'OACI sur la procédure de certification des aérodromes. Cette procédure couvre les domaines suivants : licences d'aérodrome, préparation d'un manuel d'aérodrome, conception et exploitation des aérodromes, ainsi que la procédure d'exemption en cas de non-respect des normes. Les aérodromes reçoivent des licences en application de procédures et de listes de vérification indiquées dans le manuel des procédures, qui a été conçu et rédigé en fonction des lignes directrices de l'OACI. Les documents mentionnés ci-dessus sont consultés avant l'octroi de licences.

## 2. MESURES PRISES AUX FINS DES LICENCES D'AÉRODROME

2.1 La Direction des normes d'aérodrome a commencé officiellement ses activités en 2002, avec pour tâche spécifique l'octroi de licences d'aérodrome, conformément au Règlement des aéronefs. La Direction, qui a son siège au sein de la DGAC à Delhi, dispose également de quatre bureaux régionaux à Delhi, Mumbai, Chennai et Kolkata. Son personnel est composé d'agents de licences d'aérodrome dûment qualifiés, recrutés sur la base de leur expérience dans le domaine de la gestion des aérodromes.

2.2 Les agents de licences d'aérodrome de la DGAC ont reçu une formation sur la certification des aérodromes dans le cadre du projet régional de coopération technique de l'OACI (COSCAP-SA) et du projet de coopération en aviation civile de l'Union Européenne-Inde. La démarche adoptée par l'Inde est non seulement de former les responsables de la réglementation, mais aussi de conscientiser les professionnels des domaines connexes de l'industrie aéronautique qui ont aussi participé à ces programmes internationaux de formation. Treize (13) sessions de formation ont été organisées au titre des programmes susmentionnés, dirigées par des experts du Royaume-Uni et de l'Australie à l'intention de stagiaires des services de réglementation et de l'industrie. Une assistance technique a également été accordée au titre du programme COSCAP-SA, dans le cadre duquel des experts du programme ont été détachés pour aider le personnel de la DGAC.

2.3 Pour le moment, l'Inde dispose d'environ 87 aérodromes utilisés pour des services réguliers de transport aérien et accueillant le trafic de passagers et de fret transporté contre paiement ou rémunération. Sachant que l'application du Règlement amendé à tous ces aérodromes risque d'être une tâche d'envergure, il a été décidé de suivre une démarche prudente. En intégrant l'amendement dans le Règlement, on a ajouté une disposition visant les aérodromes qui, avant l'entrée de vigueur du Règlement amendé, accueillait déjà des services réguliers de transport aérien, et les autorisant à continuer d'accueillir ces services en attendant que l'exploitant d'aérodrome obtienne la licence requise du Directeur général de l'aviation civile, à une date qui sera indiquée par le gouvernement.

2.4 Compte tenu du nombre élevé d'aérodromes à soumettre au processus de licences, l'Inde a adopté une démarche par phase, dans laquelle la priorité est accordée aux aérodromes internationaux, qui feront l'objet de la première phase. Cette priorisation vise également à aider l'Inde à s'acquitter de ses obligations au titre de la Convention de Chicago. Les autres aérodromes ont reçu leurs licences dans les phases subséquentes. Pour le moment, 11 aérodromes internationaux et 12 aérodromes nationaux ont reçu leurs licences.

2.5 Le processus d'octroi de licences d'aérodrome comprend l'évaluation de la demande officielle, incluant l'examen du manuel d'aérodrome, l'inspection technique des installations et des services de l'aérodrome et des équipements, la procédure d'exemption concernant la non-application des normes, la délivrance de la licence et la promulgation des informations de licences des aérodromes dans l'AIP détaillé de l'Inde. Comme condition préalable à l'octroi de la licence, l'exploitant d'aérodrome doit également avoir mis en place un système de gestion de la sécurité, conformément aux dispositions de l'Annexe 14, Volume I, de l'OACI.

2.6 Une fois la licence émise, les aérodromes sont soumis à des inspections de leurs fonctions de surveillance de la sécurité. Le programme d'inspection a par la suite été centralisé dans la DGAC pour couvrir toutes les fonctions de réglementation, qui ont été confiées à la Division de la surveillance et de l'application, nouvellement créée. Les inspections effectuées par les diverses directions au titre du programme sont placées sous la supervision de la Division.

2.7 Conformément à la tendance mondiale, tous les aérodromes de l'Inde ont été construits sur une période de temps au cours de laquelle ils n'ont fait l'objet d'aucun contrôle strict de réglementation puisque le gouvernement, qui était directement responsable de leur entretien, était à la fois organisme de réglementation et fournisseur de services. La plupart des aéroports du pays ont été construits avant l'indépendance et ont été agrandis par la suite pour répondre aux besoins du trafic et des opérations aériennes. Ils ont fait l'objet de mesures de modernisation, pour ce qui est des pistes et d'autres installations connexes, au fur et à mesure des besoins. Cette situation a été le plus grand obstacle dans le processus de licences, puisque l'application des SARP de l'OACI à ces aérodromes était loin de répondre aux normes souhaitables pour de tels aéroports.

2.8 Les installations et les services disponibles à un aérodrome sont indiqués par l'exploitant dans l'AIP et dans le manuel de l'aérodrome, qui constitue la base du processus de licences d'aérodrome. Le système de licences en vigueur ne peut pas résoudre les faiblesses inhérentes d'un aérodrome, bien que l'on s'efforce actuellement de simplifier le processus et d'assurer que le développement futur d'un aérodrome se fasse de façon rationnelle. Les cas de non-respect des normes sont traités selon une procédure définie, par l'octroi d'exemptions (temporaires ou permanentes). Le but essentiel est d'accorder aux exploitants une exemption temporaire, pour leur donner le temps d'éliminer les aspects non conformes. Dans les cas où la résolution de ces aspects n'est pas possible pour des raisons indépendantes de la volonté des exploitants, ceux-ci reçoivent une exemption permanente, pour permettre l'atténuation des risques par l'application de mesures de sécurité de remplacement. Les lacunes sont indiquées dans les AIP, afin d'aider les exploitants de compagnies aériennes/d'aéronefs à prendre des mesures correctrices supplémentaires dans le cadre de procédures d'exploitation.

2.9 La DGAC, en collaboration avec la TCB de l'OACI, a lancé un projet national pour donner suite aux conclusions des audits du système de réglementation des aérodromes. Le projet a été exécuté, avec pour résultat l'élaboration des divers documents suivants : Spécifications de la DGAC sur le système de gestion de la sécurité aux fins d'octroi de licences d'aérodrome, Circulaire AC sur les responsabilités des exploitants d'aérodrome en matière de sécurité d'exploitation, Manuel d'inspection des aérodromes, et Procédure de communication d'informations sur la planification, la construction et la mise en service des modifications de l'infrastructure aéroportuaire. Ces documents seront publiés conformément au plan établi.

### 3. CONCLUSION

3.1 L'Inde a réussi le lancement de ses activités de licences d'aérodrome conformément aux normes de l'OACI, grâce à une coopération étroite entre l'organisme de réglementation et les exploitants d'aérodrome. Tous les aérodromes ayant reçu leurs licences sont exploités par des employés bien formés, en application de règlements fondés sur les normes de l'OACI, énoncées dans l'Annexe 14, Volume I. En conséquence, tous les exploitants de compagnies aériennes peuvent être assurés de disposer du plus haut niveau de sécurité aux aérodromes internationaux de l'Inde.