



NOTE DE TRAVAIL

ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

**ASSURER LA COUVERTURE DE LA CERTIFICATION DES AÉRODROMES
DONT LES RESPONSABILITÉS OPÉRATIONNELLES SONT PARTAGÉES
ENTRE DES ORGANISATIONS INDÉPENDANTES**

(Note présentée par le Qatar)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le système de certification d'aérodrome requis par l'Annexe 14 — *Aérodromes* de l'OACI est un élément essentiel du système de sécurité de l'aviation. Le libellé des normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs connexes décrit généralement un exploitant d'aérodrome unique responsable de tous les aspects de l'exploitation technique de l'aérodrome. Toutefois, dans certains États, certains services essentiels de sécurité de l'aviation sont fournis par des entités autres que des exploitants d'aérodrome.

Les SARP et les documents d'orientation connexes de l'OACI sont formulés de manière à prendre en considération la supervision d'un seul exploitant d'aérodrome qui est l'unique responsable de la sécurité de l'aérodrome. De ce fait, leur transposition stricte dans la législation nationale ne permet pas, lors de la certification et de la supervision, la reconnaissance des différentes entités susceptibles de fournir des services couverts par la certification et qui doivent mener des activités distinctes, mais coordonnées pour assurer la sécurité à l'aérodrome.

Bien que les SARP de l'OACI figurant à l'Annexe 14, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*, et les documents connexes soient axés sur l'exploitant d'aérodrome en tant qu'entité unique responsable de la sécurité à l'aérodrome, le paragraphe 2.1.4 du Doc 9981, *Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) — Aérodromes* reconnaît que, dans certains États, l'exploitant d'aérodrome peut ne pas être responsable de tous les aspects de la portée de la certification. Il existe toutefois peu de directives sur les répercussions plus profondes de cette approche. Par exemple, si une carence en matière de sécurité est relevée dans une entité autre que celle d'un exploitant d'aérodrome, quelle serait l'entité responsable de la mise en œuvre de mesures permettant de rétablir un niveau de sécurité acceptable ?

Une formulation différente des documents d'orientation de l'OACI aiderait les États à adapter leur réglementation pour mieux couvrir les cas dans lesquels l'exploitant d'aérodrome n'est pas la seule entité fournissant des services couverts par la certification. Cette modification serait importante pour la sécurité à l'aérodrome.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :	
a) reconnaître le besoin de souplesse nécessaire à l'atteinte des objectifs du système de supervision de la sécurité de l'aviation ;	
b) demander au Conseil de revoir les SARP et les éléments indicatifs relatifs à la certification des aérodomes en vue de modifier les dispositions afin d'assouplir le processus de certification des exploitants d'aérodrome et des entités autres que des exploitants d'aérodrome, conformément aux paragraphes 2.1 à 2.4 de la présente note.	
<i>Objectifs stratégiques</i> :	La présente note se rapporte à l'Objectif stratégique : Sécurité.
<i>Incidences financières</i> :	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références</i> :	Annexe 14, Volume I — <i>Conception et exploitation technique des aérodomes</i> Doc 9981, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) — Aérodomes</i> Doc 9774, <i>Manuel sur la certification des aérodomes</i>

1. CONTEXTE

1.1 L'exigence de certification des aérodomes est énoncée au paragraphe 1.4.1 du Volume I de l'Annexe 14, et comprend une note faisant un renvoi aux *Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) — Aérodomes* et au *Manuel de certification des aérodomes* (Doc 9774).

1.2 Des procédures spécifiques sur les étapes de la certification d'un aérodomme figurent dans les PANS-Aérodommes (Doc 9981). On trouvera de plus amples orientations sur la certification des aérodommes dans le Manuel sur la certification des aérodommes (Doc 9774).

1.3 Le libellé de ces dispositions établit généralement deux parties dans ce système : l'exploitant d'aérodomme et l'autorité de supervision (l'autorité de l'aviation civile ou une autre entité désignée).

1.4 Bien que les SARP de l'OACI figurant à l'Annexe 14, Volume I, et les documents connexes soient axés sur l'exploitant d'aérodomme en tant qu'entité unique responsable de la sécurité de l'aérodomme, le paragraphe 2.1.4 du Doc 9981, PANS-Aérodommes, reconnaît que, dans certains États, l'exploitant d'aérodomme peut ne pas être responsable de tous les aspects de la portée de la certification. Il existe toutefois peu de directives sur les répercussions plus profondes de cette approche. Par exemple, si une carence en matière de sécurité est décelée relativement à un aspect relevant d'une entité autre qu'un exploitant d'aérodomme, quelle serait l'entité responsable de la mise en œuvre de mesures permettant de rétablir un niveau de sécurité acceptable?

2. ÉVOLUTION POSSIBLE DU PROCESSUS DE CERTIFICATION DES AÉRODOMMES ET DU SYSTÈME DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

2.1 Pour remédier à cette situation, plusieurs mesures devraient être adoptées par les États concernés.

2.2 L'organisme de réglementation de l'État devrait reconnaître dans sa réglementation la possibilité que des prestataires de services différents de l'exploitant d'aérodrome puissent exécuter des activités comprises dans la portée de la certification de l'aérodrome.

2.3 Une telle réglementation devrait imposer à ces prestataires de services de prendre part aux activités de mise en conformité aux normes de sécurité et aux processus liés à la certification, à la supervision et à la résolution des problèmes, en étroite coordination avec l'exploitant d'aérodrome, défini comme étant l'organisme principalement responsable de la sécurité et de l'exploitation de l'aérodrome.

2.4 Le processus de certification devrait vérifier la conformité des activités du prestataire de services par rapport aux exigences. Il devrait également veiller à ce que les relations et la coopération entre l'exploitant d'aérodrome et les prestataires de services soient formalisées en vertu d'accords de niveau de services ou d'autres arrangements des travaux.

2.5 En conséquence, les prestataires de services peuvent figurer sur le certificat d'aérodrome et ainsi être assujettis à ses modalités et conditions. Ce certificat servirait de base aux activités de supervision continues.

3. CONCLUSION

3.1 Étant donné que la responsabilité des activités de sécurité des aérodromes peut être partagée entre les exploitants d'aérodrome et des entités autres que les exploitants d'aérodrome dans certains États, il est essentiel que les systèmes de supervision de la sécurité de ces États couvrent toutes les entités concernées. Les orientations relatives au système de certification doivent en tenir compte et leur application doit prévoir cette souplesse.