

ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 37 : Autres questions à examiner par la Commission technique

COLLECTE ET MAINTENANCE DES DONNÉES DE CERTIFICATION PROPRES
À CHAQUE AÉRODROME

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La certification des aérodromes est un élément essentiel de la sécurité de l'exploitation du système de l'aviation. Alors que les États certifient leurs aérodromes ou maintiennent la validité de leur certification pour l'exploitation internationale, et ce, en conformité avec les spécifications figurant dans l'Annexe 14 — *Aérodromes* à la Convention relative à l'aviation civile internationale et d'autres documents pertinents de l'OACI, il convient de noter que les données de certification propres à chaque aérodrome ne sont pas normalisées ou facilement accessibles. Actuellement, il n'y a pas de source ou de dépôt central normalisé servant à recueillir les données sur l'état de certification de chaque aérodrome à l'échelle internationale. Pour obtenir des données sur la certification des aérodromes, il faut demander l'information pertinente aux bureaux régionaux de l'OACI ou aux différents États. Les États-Unis proposent qu'un ensemble commun d'éléments de données dans un format normalisé soit défini, recueilli et tenu à jour dans un dépôt central de l'OACI. Ces informations devraient être mises à la disposition de tout État membre de l'OACI ou de toute organisation internationale dans le Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS), sur le portail sécurisé ou toute autre plateforme similaire convenue.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à appuyer la nécessité pour l'OACI de recueillir et de tenir à jour les données sur l'état de certification de chaque aérodrome dans une base de données centralisée ;
- à reconnaître que la collecte des telles données a comme avantage de permettre de déterminer les progrès réalisés par l'OACI pour favoriser la certification des aérodromes internationaux ;
- à reconnaître que les données pourraient aussi servir à déterminer où (dans quels États ou à quels aérodromes) il faudrait affecter des ressources ou offrir de l'aide.

| | |
|---------------------------------|---|
| <i>Objectifs stratégiques :</i> | La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique Sécurité. |
| <i>Incidences financières :</i> | Financement réalisé dans le cadre du Budget du Programme ordinaire de l'OACI. |

| | |
|---------------------|--|
| <i>Références :</i> | Annexe 14, Volume I — <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i> Annexe 14, Volume II — <i>Hélistations</i> Doc 9060/5, <i>Manuel de référence du Programme statistique de l'OACI</i> Doc 9774, <i>Manuel sur la certification des aérodromes</i> Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) Questions du protocole d'audit du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) |
|---------------------|--|

1. INTRODUCTION

1.1 La certification des aérodromes est un élément essentiel de la sécurité de l'exploitation du système de l'aviation. Alors que les États certifient leurs aérodromes ou maintiennent la validité de leur certification pour l'exploitation internationale, et ce, en conformité avec les spécifications figurant dans l'Annexe 14 — *Aérodromes* à la Convention relative à l'aviation civile internationale et d'autres documents pertinents de l'OACI, il convient de noter que les données de certification propres à chaque aérodrome ne sont pas normalisées ou facilement accessibles. Actuellement, il n'existe pas de source ou de dépôt central normalisé servant à recueillir les données sur l'état de certification de chaque aérodrome à l'échelle internationale.

1.2 Plusieurs documents de l'OACI contiennent des exigences et des lignes directrices visant à prêter assistance aux États en ce qui concerne le processus de certification des aérodromes. Certains documents fournissent des définitions destinées à clarifier la portée ou la signification de la terminologie. Les programmes d'audit, comme l'USOAP, donnent d'autres informations sur ce qui est requis pour la certification des aérodromes. La plupart de ces documents contiennent des spécifications et des orientations destinées à aider les États dans l'établissement de leur cadre de réglementation pour la certification des aérodromes internationaux. Il convient de noter que la manière d'aborder les normes de certification ainsi que la méthode de compte rendu sur l'état de certification des aérodromes peuvent varier selon les États.

2. CONTEXTE

2.1 Les exigences et les orientations en matière de certification des aérodromes figurent dans les publications de l'OACI. Le paragraphe 1.4.1 de l'Annexe 14 à la Convention relative à l'aviation civile internationale précise ce qui suit : « Les États certifieront les aérodromes utilisés pour les vols internationaux en tenant compte des spécifications de la présente Annexe et des autres spécifications pertinentes de l'OACI, et au moyen d'un cadre réglementaire approprié ».

2.2 La terminologie relative aux aérodromes figure aussi dans les documents de l'OACI. Selon la Section A du Chapitre 3 — Règlements type pour la certification des aérodromes, du Doc 9774 — *Manuel sur la certification des aérodromes* de l'OACI, un aérodrome certifié est « un aérodrome dont l'exploitant a reçu un certificat d'aérodrome » (p. 3-2). Cela signifie que les normes de certification peuvent varier d'un État à l'autre. Selon le Chapitre 2.3 — Aéroports, du Doc 9060/5 — *Manuel de référence du Programme statistique* de l'OACI, un aéroport international est « tout aéroport que l'État membre dans le territoire duquel il est situé a désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues » (p. I-2-8).

2.3 Dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), trois questions de protocole (8.081, 8.083 et 8.086,) visent expressément à déterminer si un État a établi une procédure efficace pour la certification des aéroports. La question de protocole 8.081 évalue si un État a promulgué des règlements précisant les exigences à respecter pour la certification des aéroports, y compris le critère visant à déterminer si un aéroport devrait être certifié. La question de protocole 8.083 évalue si un État a établi un processus pour la certification des aéroports. La question de protocole 8.086 évalue si l'autorité de réglementation des aéroports met pleinement en œuvre les exigences relatives à la certification. Les informations relatives à ces questions peuvent être obtenues dans la base de données iSTARS, au moyen de l'application PQ Tester.

2.4 L'OACI indique quels sont les États ayant établi un processus de certification des aéroports et certaines données générales sur la certification figurent dans les publications d'information aéronautique (AIP), mais il n'y a actuellement aucune source d'information centrale sur la certification de chaque aéroport. En juin 2016, il n'y avait toujours pas de méthode normalisée de compte rendu sur l'état de certification des aéroports dans le système iSTARS de l'OACI. Quelques applications dans iSTARS fournissent des informations sur les aéroports à l'échelle internationale, mais aucune d'entre elles ne donne de compte rendu sur l'état de la certification des différents aéroports. Pour obtenir des données sur la certification des aéroports, il faut demander l'information pertinente aux bureaux régionaux de l'OACI ou aux différents États.

3. ANALYSE

3.1 L'objectif de la certification des aéroports est d'établir un dispositif qui permet à l'instance de réglementation, à l'OACI et au secteur de démontrer que les aéroports satisfont à des normes minimales visant à assurer la sécurité des avions dans les aéroports et l'espace aérien connexe. De nombreuses sources au sein du secteur de l'aviation et des instances de réglementation ont besoin d'informations utiles et à jour sur la certification des aéroports. La note de l'Amendement 10 de l'Annexe 14 mentionne ce qui suit : « La délivrance d'une certification à un aéroport signifie pour les exploitants d'avions et les autres organisations qui utilisent cet aéroport qu'au moment de la certification il répondait aux spécifications concernant les installations et l'exploitation technique et que, selon l'autorité de certification, il est capable de continuer à y répondre pendant la période de validité du certificat. Le processus de certification définit aussi la base de référence pour la surveillance continue de la conformité aux spécifications. »

3.2 Dans le but d'offrir aux États dans les différentes régions du soutien et de l'assistance concernant la certification des aéroports, quelques observations ont été relevées à l'égard des données figurant dans le système iSTARS et de celles fournies par les bureaux régionaux de l'OACI.

3.3 Les données figurant dans iSTARS indiquent que le niveau de mise en œuvre effective par les États membres en ce qui concerne les trois questions de protocole USOAP sur les Aéroports et aides au sol (AGA), comme indiqué au paragraphe 2.3, varie considérablement, allant de la note la plus basse de 0,08 à la note la plus élevée de 0,60. Ces résultats indiquent le niveau d'adoption et de réglementation par l'État d'un processus de certification des aéroports. Ils ne donnent toutefois aucune indication de l'état de certification de chaque aéroport.

3.4 Pour obtenir des données sur la certification des aéroports, on peut aussi s'adresser aux bureaux régionaux de l'OACI ou aux États concernés ou les extraire de chacune des publications d'information aéronautique (AIP). Dans l'ensemble, les bureaux régionaux de l'OACI sont très

coopératifs et fournissent les données qu'ils ont recueillies sur la certification des aérodromes. Une des observations faites au sujet des divers comptes rendus sur la certification des aérodromes était que les données recueillies étaient présentées dans différents formats et que les éléments de données étaient disparates. Dans un compte rendu, le code de l'aérodrome, le nom de l'aérodrome et la désignation de l'utilisation (p. ex, vols réguliers et non réguliers ; aérodrome régulier ou de dégagement) faisaient partie d'un seul élément de données. Un autre compte rendu regroupait le code de l'aérodrome, la ville de l'aérodrome et le nom de l'aérodrome dans un seul champ. Ce compte rendu comprenait aussi des champs distincts pour les éléments d'information suivants : codes et ville de l'aérodrome de dégagement, sauvetage et lutte contre l'incendie (SLI), numéros de piste, type de piste et résistance de la chaussée. Un troisième compte rendu présentait le pays et le code de l'aérodrome dans un champ, la ville et le nom de l'aérodrome dans un deuxième champ et la désignation de l'utilisation dans un troisième champ. Les éléments de données comportaient de nombreuses variations dans les différents comptes rendus, y compris les informations sur les aérodromes internationaux et la certification. Au moment de la normalisation du format de données, les personnes chargées de la collecte doivent s'efforcer d'intégrer et d'uniformiser les données.

3.5 Compte tenu des informations disponibles et des différentes méthodes de collecte et de compte rendu sur l'état de certification des aérodromes, il est très difficile d'obtenir des informations utiles sur la certification de chaque aérodrome. Il n'existe actuellement aucune source d'information centrale pour les données portant sur l'état de certification des différents aérodromes. Les États-Unis proposent un modèle de données normalisé comportant des éléments qui permettraient de recueillir des données sur l'état de certification des aérodromes ainsi que d'autres données pertinentes, comme indiqué dans l'Appendice. Les États-Unis proposent aussi que les données sur la certification des aérodromes soient accessibles au moyen d'une des applications sur les aéroports dans iSTARS, ou qu'une autre application soit mise au point pour recueillir ces informations.

4. CONCLUSION

4.1 La présente note de travail a pour objectif de normaliser le compte rendu des données sur la certification de chaque aérodrome à l'échelle internationale et de faciliter l'accès à ces données au moyen du système iSTARS. Comme la méthode de compte rendu sur l'état de certification des aérodromes à l'échelle internationale varie selon les régions, les États-Unis recommandent la mise en place d'un processus normalisé et centralisé de compte rendu de ces données. Le système web iSTARS de l'OACI constitue un dépôt normalisé central pouvant servir à la collecte et au regroupement des informations sur la certification des aérodromes.

APPENDICE

INFORMATIONS PROPOSÉES

1.1 Dans le but de normaliser et d'uniformiser la collecte des données sur la certification des aéroports, les États-Unis propose la collecte d'éléments de données portant sur l'identification et la certification. Les données sur l'identification devrait comprendre ce qui suit : État membre, indicateur OACI à 4 lettres de l'aéroport, nom de l'aéroport, ville de l'aéroport, et celles sur la certification : état de certification de l'aéroport (Oui/Non), date de certification, s'il y a lieu (mois et année), date (mois et année) de la dernière inspection ou recertification de l'aéroport de façon à s'assurer que les exigences en matière de certification sont toujours respectées, et la date (mois et année) de la plus récente vérification de la conformité de l'aéroport aux exigences relatives au sauvetage et lutte contre l'incendie (SLI). Tout autre élément d'information sur la certification des aéroports qui serait considéré comme étant essentiel devrait être ajouté dans le modèle du formulaire de collecte. Un exemple de modèle contenant des données notionnelles est fourni aux fins d'examen.

1.2 Exemple de modèle contenant des données notionnelles :

| Exemple de modèle de formulaire de collecte de données sur la certification des aéroports | | | | | | | |
|---|---|-------------------------------------|---------------------|---|---|---|---|
| État membre | Indicateur OACI à 4 lettres de l'aéroport | Nom de l'aéroport | Ville de l'aéroport | État de certification de l'aéroport (Oui/Non) | Date de la certification initiale (mois et année) | Date de la plus récente recertification ou inspection (mois, année) | Date de la plus récente vérification de la conformité SLI (mois, année) |
| États-Unis | KORD | Chicago O'Hare International | Chicago | Oui | Mai 1973 | Juillet 2015 | Juillet 2015 |
| Australie | YSSY | Kingsford Smith International | Sydney | Oui | | | |
| Bolivie | SLLP | Aeropuerto Internacional de El Alto | La Paz | | | | |
| Jordanie | OJAQ | King Hussein International | Aqaba | | | | |

1.3 Il est prévu que la collecte des données sur la certification des aéroports se poursuive entre les États membres et les bureaux régionaux de l'OACI, par l'entremise du bureau de l'aéroport. Les États membres fourniraient les données sur l'état de certification de chacun de leurs aéroports internationaux au bureau régional de l'OACI, qui transmettrait ensuite ces données au personnel du système iSTARS à Montréal. Celui-ci ajouterait les données dans le système iSTARS et les mettrait à la disposition des États membres par le biais d'applications, peut-être l'application Airport Briefing.

1.4 L'équipe iSTARS de l'OACI maintiendrait ces données à jour. Annuellement ou au moment de l'actualisation des données sur la certification des aéroports, les États membres fourniraient des informations à jour sur l'état de certification des aéroports au responsable des aéroports au bureau régional de l'OACI. Ce responsable transmettrait ensuite ces données au personnel du système iSTARS, qui les ajouterait dans le système.