



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 24 : Initiatives prioritaires en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne

NOTIONS FONDAMENTALES DE LA SÉCURITÉ : CERTIFICATION DES AÉRODROMES

[Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Éthiopie]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont collaboré au cours des 15 dernières années à l'appui de la certification mondiale des aéroports. D'importantes initiatives ont été mises en œuvre, notamment le Programme d'excellence (APEX) en matière de sécurité aéroportuaire, l'initiative conjointe OACI-ACI en matière de formation, l'élaboration de la trousse de mise en œuvre (iPACK) OACI-ACI sur la certification, et les contributions aux améliorations de l'Annexe 14. Ces initiatives ont conduit à des améliorations mesurables des taux de certification, en particulier dans les régions aux ressources limitées, et ont permis de renforcer les capacités techniques des exploitants d'aéroports et des autorités de l'aviation civile.

Malgré ces progrès, il reste des défis de taille à relever, notamment le soutien fragmenté des organismes de réglementation, l'engagement variable des États et l'application inégale des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et des meilleures pratiques du secteur au niveau national. La présente note met l'accent sur la nécessité d'une plus grande coordination mondiale entre l'OACI, l'ACI et les principales autorités de réglementation afin de rationaliser les processus de certification, d'harmoniser les efforts d'assistance technique et d'assurer un soutien plus inclusif aux petits aéroports et aux États en développement.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre acte des difficultés rencontrées par les États et les exploitants d'aéroports pour obtenir et maintenir la certification des aéroports et, ce faisant, à donner la priorité à la certification en tant qu'objectif de sécurité mondial ;
- b) soutenir des programmes coordonnés visant à aider les autorités de l'aviation civile et les exploitants d'aéroports à se préparer au processus de certification et à suivre ce processus, en encourageant la participation des États matures, de l'ACI et des parties prenantes concernées, notamment les partenaires financiers potentiels ;
- c) demander à l'OACI de fournir aux États des orientations pour évaluer la pertinence de transposer les pratiques recommandées de l'OACI dans leurs cadres réglementaires nationaux, en veillant à ce que cette transposition soit adaptée aux conditions locales et ne crée pas d'obstacles inutiles à la certification des aéroports.

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par l'ACI.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Aucun pays laissé de côté</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 14 – <i>Aérodromes</i> , Volume I – <i>Conception et exploitation technique des aérodromes</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La certification des aérodromes est l'un des piliers essentiels de la sécurité de l'aviation, car elle garantit que les aéroports satisfont à des normes internationalement reconnues en matière d'infrastructures, d'installations, d'exploitation et de gestion de la sécurité. Elle fournit un mécanisme formel permettant de vérifier que les aérodromes sont capables d'assurer la sécurité de l'exploitation aérienne dans des conditions normales et dans des situations d'urgence. La certification facilite la supervision réglementaire, améliore la cohérence opérationnelle et favorise l'interopérabilité à l'échelle mondiale, ce qui est essentiel dans un secteur qui dépend d'une connectivité internationale sans faille. En outre, elle renforce la confiance des parties prenantes, à savoir les organismes de réglementation, les exploitants d'aérodromes, les compagnies aériennes et les voyageurs, en démontrant qu'un aéroport est exploité dans un cadre de sécurité national structuré qui est conforme aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, en particulier aux dispositions de la norme 1.4.1 et de la pratique recommandée 1.4.2 de l'Annexe 14 – *Aérodromes*, Volume I – *Conception et exploitation technique des aérodromes*.

1.2 Depuis plus de 15 ans, l'ACI et l'OACI entretiennent un partenariat stratégique visant à améliorer la certification des aérodromes à l'échelle mondiale. La présente note donne le point de vue de l'ACI sur ces efforts, fait état des résultats obtenus, recense les lacunes et contient des recommandations en vue d'une amélioration continue.

2. ANALYSE

2.1 En raison du faible taux de certification des aérodromes dans de nombreuses régions, l'OACI et l'ACI ont entamé en 2010 une collaboration axée sur l'établissement d'une communication entre les aéroports membres de l'ACI et les cadres réglementaires de l'OACI, l'évaluation des niveaux de certification des aérodromes, l'état de préparation opérationnelle et la sensibilisation à l'importance d'une certification normalisée.

2.2 En 2012, l'ACI a introduit le Programme d'excellence (APEX) en matière de sécurité aéroportuaire, lequel repose sur des évaluations par les pairs et a pour objectif de déceler les lacunes en matière de sécurité, de partager des solutions pratiques et de renforcer les capacités. Reconnu par l'OACI, ce programme a mené plus de 170 évaluations dans le monde entier et a ainsi contribué à plus d'une douzaine de certifications et à la constitution d'une communauté de plus de 400 experts en sécurité.

2.3 Les données sur les aérodromes évalués qui ont été collectées à partir des examens APEX ont permis à l'OACI de mieux comprendre les enjeux mondiaux, ont éclairé les mises à jour de l'Annexe 14 et ont orienté l'élaboration des manuels de l'ACI, tels que le Guide de certification des aérodromes (« Aerodrome Certification Guide ») et le Manuel sur les systèmes de gestion de la sécurité (« Safety Management Systems Handbook »).

2.4 En 2016, les bureaux régionaux de l'OACI Afrique occidentale et centrale (WACAF) et Afrique orientale et australe (ESAF) ont tous deux recommandé les examens APEX comme première étape de la certification. Cette harmonisation a donné lieu aux résultats suivants :

- a) augmentation des taux de certification d'environ 40 pour cent dans la région WACAF ;
- b) soutien de l'initiative de l'OACI « Aucun pays laissé de côté » ;
- c) renforcement des capacités des organismes de réglementation ;
- d) création de réseaux de mentorat.

2.5 L'initiative de collaboration la plus récente, lancée en 2023, a porté sur l'iPACK OACI-ACI sur la certification. Cet outil conjoint apporte un soutien à la fois aux organismes de réglementation et aux exploitants d'aérodromes sous forme d'évaluations, de documents, de formations et de services consultatifs. Il permet d'adapter le soutien technique aux exigences réglementaires, garantissant ainsi une mise en œuvre cohérente.

2.6 Malgré des progrès importants, plusieurs difficultés persistantes continuent d'entraver la mise en place généralisée du processus de certification des aérodromes. De nombreux États sont confrontés à des limitations institutionnelles et manquent de ressources, ce qui entraîne des retards dans la mise en œuvre ou le maintien des cadres de certification. Même lorsqu'il existe des programmes nationaux de sécurité, l'intention politique est souvent en décalage avec la mise en œuvre opérationnelle, en particulier dans les États dont les capacités techniques sont limitées. La fragmentation du soutien apporté par les organismes de réglementation ne fait que freiner les progrès. Les différences d'approche et de calendrier entre certains organismes de réglementation ont entraîné des doubles emplois, un manque d'efficacité et une certaine confusion pour les exploitants d'aérodromes. Une plus grande coordination est nécessaire pour harmoniser et cibler les efforts d'assistance au niveau mondial.

2.7 Les petits aéroports sont particulièrement touchés, car ils ne disposent pas des infrastructures et de la main-d'œuvre nécessaires pour répondre aux exigences de certification. L'absence de modèles évolutifs pour les aéroports aux ressources limitées reste un obstacle majeur.

2.8 Dans certains cas, les pratiques recommandées de l'OACI et les meilleures pratiques du secteur sont adoptées en tant que normes nationales sans être adaptées aux conditions locales, ce qui revient à les transformer en exigences obligatoires. Bien qu'elle parte d'une bonne intention, cette approche peut involontairement imposer des contraintes et entraver la mise en œuvre pratique et la certification par les organismes de réglementation et les exploitants d'aéroports.

2.9 Les futurs programmes de soutien à la certification devront impérativement s'appuyer sur une collaboration avec les États afin de garantir que l'application des pratiques recommandées est claire, qu'elle a une portée appropriée et qu'elle n'introduit pas d'obstacles inutiles à la certification. Pour cela, les États doivent se montrer réceptifs à la formation, aux orientations et à un dialogue constructif sur les approches pratiques de mise en œuvre.

2.10 Cette question a été soulevée et examinée au niveau régional, à la fois lors de la cinquième réunion de l'Équipe spéciale sur la conception et l'exploitation technique des aérodromes pour la Région Asie/Pacifique, qui s'est tenue du 30 janvier au 2 février 2024 (voir la note AP-ADO/TF/5-WP/15), et lors de la vingt et unième réunion du Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre, qui s'est tenue du 14 au 17 novembre 2023 (voir la note GREPECAS/21-WP/34). Les deux réunions ont conclu que des mesures sont nécessaires pour soutenir les États dans la transposition des pratiques recommandées de l'Annexe 14 en normes nationales ou régionales.

2.11 Selon le Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) de l'OACI, l'édition 2025 du Rapport sur la sécurité de l'OACI et les données fournies par les bureaux régionaux de l'OACI, les taux de certification restent inégaux, ce qui illustre l'écart dans la mise en œuvre à l'échelle mondiale :

- a) 33 pour cent dans la Région Afrique occidentale et centrale (WACAF) ;
- b) 52 pour cent dans la Région Afrique orientale et australe (ESAF) ;
- c) 65 pour cent dans la Région Amérique du Nord (NAM), à l'exclusion des États-Unis et du Canada ;
- d) 58 pour cent dans la Région Moyen-Orient (MID) et dans la Région Amérique centrale et Caraïbes (NACC) ;
- e) 42 pour cent dans la Région Amérique du Sud (SAM) ;
- f) 92 pour cent dans la Région Asie et Pacifique (APAC).

2.12 Sans un effort mondial mieux coordonné et plus inclusif, il est peu probable que ces disparités soient éliminées, ce qui freinerait les progrès en matière de certification des aéroports en tant que fondement de la sécurité de l'aviation.

3. CONCLUSION

3.1 La certification des aéroports reste un défi de taille dans de nombreuses régions. Malgré l'action que mènent actuellement l'ACI et l'OACI pour soutenir et faire progresser la certification des aéroports, une approche plus globale s'impose afin de garantir la disponibilité de ressources adéquates qui permettront de combler les écarts persistants entre les régions. Il est essentiel de renforcer la collaboration avec d'autres parties prenantes, en particulier avec les organismes de réglementation bien établis, dans le but de faire connaître les meilleures pratiques et d'accélérer les progrès en matière de certification des aéroports à l'échelle mondiale.