

République Tunisienne

Ministère du Transport



Décision

Du Ministre du Transport n° 278 du 18 NOV 2019 fixant les procédures de la supervision de la sécurité des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Le Ministre du Transport,

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 ratifiée par la loi n° 59-122 du 28 septembre 1959 et notamment ses annexes 14 et 19,

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué par la loi n° 99-58 du 29 juin 1999 ensemble les textes qui l'ont modifié ou complété et notamment la loi n° 2009-25 du 11 mai 2009 et notamment son article 109,

Vu la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports, telle que modifiée et complétée par la loi n° 2004-41 du 3 mai 2004,

Vu le décret n° 2014-409 du 16 janvier 2014, fixant les attributions du ministère du Transport ;

Vu le décret n° 2014-410 du 16 janvier 2014, portant organisation des services centraux du ministère du Transport

Vu l'arrêté du Ministre du Transport du 03 Février 2009, relatif aux conditions de mise en service et d'utilisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et l'ensemble des textes qui l'ont modifié et complété;

Sur proposition du Directeur Général de l'Aviation Civile.



Décide :

Article premier :

L'annexe à la présente décision fixe procédures de la supervision de la sécurité des aérodomes ouverts à la circulation aérienne publique.

Article 2 :

Sont abrogés toutes les dispositions antérieures et contraires à la présente décision notamment la décision du Ministre du Transport n°72 du 14 Mai 2009 fixant les procédures de l'enquête technique pour la délivrance d'un certificat d'aérodrome.

Article 3 :

Les services compétents du Ministère du Transport et les exploitants des aérodomes, sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'application des dispositions de la présente décision.

Ministre du Transport par Intérim
René TRABELSI

République Tunisienne
Ministère du Transport
Direction Générale de l'Aviation Civile

Annexe à la décision N°278 du 18 NOV 2019 relative aux
procédures de la supervision de la sécurité des
aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique

Octobre 2019
Version 1.0



SOMMAIRE

SOMMAIRE.....	2
AVANT-PROPOS	4
ABRÉVIATIONS ET SIGLES	5
CHAPITRE 1 :DEFINITION.....	6
CHAPITRE 2 : CERTIFICATION DES AÉRODROMES	7
2.1 GÉNÉRALITÉS.....	7
2.1.1 Introduction	7
2.1.2 Portée de la certification	7
2.1.3 Supervision continue.....	7
2.1.4 Responsabilités partagées et interfaces	8
2.2 MANUEL D’AÉRODROME	8
2.2.1 Usage du manuel d’aérodrome	8
2.2.2 Contenu du manuel d’aérodrome	9
2.2.3. Mise à jour du manuel d’aérodrome	9
2.3 CERTIFICATION INITIALE	10
2.3.1 Points à couvrir.....	10
2.3.2 Inspections techniques d’aérodrome.....	10
2.3.3 Approbation/acceptation du manuel d’aérodrome	11
2.3.4 Vérification sur site.....	11
2.3.5 Analyse des constatations et surveillance des plans d’action correctrice connexes	12
2.3.6 Délivrance du certificat.....	12
2.3.7 Publication du statut de certification	12
2.4 COORDINATION DE LA SÉCURITÉ D’AÉRODROME	12
2.4.1 Introduction	12
2.4.2 Coordination ayant des incidences sur la sécurité de l’aérodrome.....	12
2.4.3 Retour d’informations à la DGAC au sujet d’événements	13
2.4.4 Gestion des changements	13
2.4.5 Réglementation des obstacles.....	14
2.4.6 Supervision de tierces parties	14
2.5 SUPERVISION CONTINUE DE LA SÉCURITÉ D’AÉRODROME	15
2.5.1 Généralités.....	15
2.5.2 Principes de supervision continue	15
2.5.3 Audit d’éléments sélectionnés.....	15
2.5.4 Influence de la performance de sécurité d’aérodrome et exposition au risque	16
2.5.5 Plans et programmes de supervision continue	16
2.5.6 Inspections à l’improviste	16
2.5.7 Surveillance des plans d’action correctrice	17
2.5.8 Supervision renforcée	17
CHAPITRE 3 : ÉVALUATIONS DE LA SÉCURITÉ POUR LES AÉRODROMES.....	18
3.1 INTRODUCTION.....	18
3.2 PORTÉE ETAPPLICATION	18
3.3 CONSIDÉRATIONS DE BASE.....	18
3.4 PROCESSUS D’ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ.....	19
3.5 APPROBATION OU ACCEPTATION D’UNE ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ	19
3.6 PUBLICATION DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA SÉCURITÉ.....	20
CHAPITRE 4 : SUPERVISION DE LA SECURITE DES AERODROMES OUVERT A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE ET NON SOUMIS AUX CRTIERES DE LA CERTIFICATION	21
4.1 CONDITIONS D’UTILISATION	21

4.2 PROCESSUS DE SUPERVISION DE LA SECURITE	21
4.3 INSPECTIONS A L'IMPROVISTE.....	22
4.4 SURVEILLANCE DES PLANS D'ACTION CORRECTRICE	22
4.5 SUPERVISION RENFORCEE	22
Appendice :DONNÉES CRITIQUES RELATIVES AUX INCIDENTS DE SÉCURITÉ SIGNALÉS AUX AÉRODROMES POUR LA SURVEILLANCE DE LA SÉCURITÉ	23
1. Sorties de piste	23
2. Atterrissage avant la piste.....	23
3. Incursion sur piste	24
4. Atterrissage ou décollage sur voie de circulation	24
5. Événements liés à un objet intrus(FOD)	25
6. Autres sorties (sortie de voie de circulation ou d'aire de trafic).....	25
7. Autres incursions (sur voie de circulation ou aire de trafic).....	25
8. Événements liés à un impact d'oiseau/d'animal.....	25
9. Collisions au sol.....	25
Supplément : PROCESSUS DE CERTIFICATION INITIALE.....	27

AVANT-PROPOS

Cette annexe contient les procédures de supervision de la sécurité des aérodromes ouverts à la Circulation Aérienne Publique qui sont complémentaires aux exigences de l'arrêté du ministre de transport relatif aux conditions de mise en service et d'utilisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et les règlements associés.

Les procédures de supervision de la sécurité des aérodromes spécifient, plus en détail que les normes, les procédures opérationnelles à appliquer par les exploitants d'aérodrome pour assurer la sécurité opérationnelle des aérodromes.

Ces procédures spécifient les différentes étapes et l'enquête technique à appliquer par la Direction Générale de l'Aviation Civile et les exploitants d'aérodromes pour :

- La certification initiale et la supervision continue de la sécurité des aérodromes certifiés ;
- La supervision de la sécurité des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et non soumis aux critères de la certification.

ABRÉVIATIONS ET SIGLES

ACN	Numéro de classification d'aéronef (Aircraft classification number)
AIP	Publication d'information aéronautique
AIS	Service d'information aéronautique
APAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié
MGCS	Système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface
ATIS	Service automatique d'information de région terminale
ATS	Services de la circulation aérienne
AVOL	Niveau opérationnel de visibilité d'aérodrome
CAP	Circulation Aérienne Publique
CDM	Prise de décision en collaboration
CFIT	Impact sans perte de contrôle
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
FOD	Objet intrus
IAIP	Système intégré d'information aéronautique
IFR	Règles de vol aux instruments
ILS	Système d'atterrissage aux instruments
LDA	Distance utilisable à l'atterrissage
LVP	Procédures d'exploitation par faible visibilité
NAVAID	Aide de navigation aérienne
OFZ	Zone dégagée d'obstacles
OLS	Surfaces de limitation d'obstacles
PAPI	Indicateur de trajectoire d'approche de précision
PNS	Programme national de sécurité
PRM	Surveillance de précision des pistes
SGS	Système de gestion de la sécurité
VASIS	Indicateur visuel de pente d'approche
VFR	Règles de vol à vue
WGS-84	Système géodésique mondial — 1984 (World Geodesic System —1984)

CHAPITRE 1 :DEFINITION

Dans le présent chapitre, les termes qui suivent ont la signification indiquée ci-après :

Avion critique. Type d'avion que l'aérodrome est destiné à accueillir et qui est le plus contraignant pour les éléments pertinents de l'infrastructure et les services aéroportuaires.

Étude de compatibilité. Étude entreprise par l'exploitant d'aérodrome pour prendre en considération les incidences de l'introduction d'un nouveau type/modèle d'avion à l'aérodrome. Une étude de compatibilité peut comprendre une ou plusieurs évaluations de sécurité.

Évaluation de la sécurité. Élément du processus de gestion du risque d'un SGS qui est utilisé pour évaluer les préoccupations de sécurité découlant, entre autres, d'écarts par rapport à des normes et à des règlements applicables, de changements identifiés à un aérodrome, ou lorsque se posent d'autres préoccupations de sécurité.

Gestionnaire de la sécurité. Personne responsable et point focal pour la mise en œuvre et le maintien en vigueur d'un SGS efficace. Il relève directement du dirigeant responsable.

Incursion sur piste. Toute situation se produisant sur un aérodrome qui correspond à la présence inopportune d'un aéronef, d'un véhicule ou d'une personne dans l'aire protégée d'une surface destinée à l'atterrissage et au décollage d'aéronefs (Doc 9870 — Manuel sur la prévention des incursions sur piste).

Infrastructure d'aérodrome. Éléments physiques et installations connexes de l'aérodrome.

Inspection. Vérification visuelle et/ou au moyen d'instruments de la conformité aux spécifications techniques relatives à l'infrastructure et aux opérations de l'aérodrome.

Objet mobile. Engin mobile se déplaçant sous le contrôle d'un exploitant, d'un conducteur ou d'un pilote.

Obstacle. Tout ou partie d'un objet fixe (temporaire ou permanent) ou mobile :

- a) qui est situé sur une aire destinée à la circulation des aéronefs à la surface ;ou
- b) qui fait saillie au-dessus d'une surface définie destinée à protéger les aéronefs en vol ;ou
- c) qui se trouve à l'extérieur d'une telle surface définie et qui est jugé être un danger pour la navigation aérienne

Programme national de sécurité (PNS). Ensemble intégré de règlements et d'activités visant à améliorer la sécurité.

Publication. L'acte de notification formelle de renseignements officiels à la communauté de l'aviation.

Réglementation applicable. Règlements applicables à l'aérodrome et à l'exploitant d'aérodrome qui sont transposés de spécifications internationales et autres règlements pertinents qui sont en vigueur à l'emplacement de l'aérodrome.

Sortie de piste/de voie de circulation. Situation se produisant lorsqu'un avion sort entièrement ou partiellement, de façon non intentionnelle, de la piste/voie de circulation en usage lors du décollage, de la course à l'atterrissage, de la circulation à la surface ou de manœuvres.

Système de gestion de la sécurité (SGS). Approche systématique de la gestion de la sécurité, comprenant les structures organisationnelles, responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

Système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (A-SMGCS). Système fournissant des indications d'acheminement (de routage), de guidage et de contrôle des aéronefs et des véhicules pour préserver le flux des mouvements sol déclaré dans toutes les conditions météorologiques comprises dans le niveau opérationnel de visibilité d'aérodrome (AVOL) en maintenant le degré de sécurité requis [Doc 9830 — Manuel sur les systèmes perfectionnés de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (A-SMGCS)].

CHAPITRE 2 : CERTIFICATION DES AÉRODROMES

2.1 GÉNÉRALITÉS

2.1.1 Introduction

Le présent chapitre contient des dispositions relatives au processus de certification initiale et à la supervision continue de la sécurité. Des principes généraux et des procédures à suivre ont été mises au point pour aider la DGAC et les exploitants d'aérodrome à gérer leurs obligations en matière de sécurité.

2.1.2 Portée de la certification

2.1.2.1 La portée de la certification couvre toutes les spécifications pertinentes établies au moyen du cadre réglementaire applicable à l'aérodrome.

1.1.2.2 La portée de la certification inclut au moins les sujets ci-dessous :

- a) conformité de l'infrastructure d'aérodrome aux règlements applicables pour les opérations que l'aérodrome est destiné à accueillir;
- b) les procédures opérationnelles et leur application quotidienne, s'il y a lieu, concernant:
 - 1) données d'aérodrome et leur communication;
 - 2) accès à l'aire de mouvement;
 - 3) plan d'urgence d'aérodrome;
 - 4) sauvetage et la lutte contre l'incendie (RFF);
 - 5) inspection de l'aire de mouvement;
 - 6) entretien de l'aire de mouvement;
 - 7) contrôle des situations liées à la neige et au givrage, et autres situations météorologiques dangereuses;
 - 8) aides visuelles et installations électriques de l'aérodrome;
 - 9) sécurité lors des travaux sur l'aérodrome;
 - 10) gestion de l'aire de trafic;
 - 11) sécurité de l'aire de trafic;
 - 12) véhicules sur l'aire de mouvement;
 - 13) gestion du risque faunique;
 - 14) obstacles ;
 - 15) enlèvement d'avions accidentellement immobilisés;
 - 16) opérations par faible visibilité;
 - 17) conformité du système de gestion de la sécurité (SGS) aux règlements applicables.

2.1.2.3 Pour chaque aérodrome certifié, le manuel d'aérodrome fournit les renseignements en rapport avec la portée de la certification, concernant le site, les installations, les services, l'équipement, les procédures d'exploitation, l'organisation et la gestion de l'aérodrome, y compris son SGS.

2.1.3 Supervision continue

Une fois que la DGAC aura achevé un examen approfondi de la conformité d'un aérodrome aux exigences de certification applicables, menant à la délivrance du certificat à l'exploitant d'aérodrome, il établira une supervision continue pour s'assurer du maintien de la conformité aux conditions de la certification et aux exigences qui s'y seront ajoutées.

2.1.4 Responsabilités partagées et interfaces

En fonction des exigences du règlement en vigueur, l'exploitant d'aérodrome pourrait n'être pas responsable pour certains des points mentionnés ci-dessus sous le titre « portée de la certification ». Dans un tel cas, le manuel d'aérodrome devrait définir clairement, pour chacun de ces points, la coordination et les procédures mises en place dans le cas où de multiples parties prenantes sont responsables.

Lorsque l'exploitant d'aérodrome applique certaines procédures en rapport avec d'autres documents, celles-ci peuvent être décrites dans le manuel d'aérodrome.

2.2 MANUEL D'AÉRODROME

2.2.1 Usage du manuel d'aérodrome

2.2.1.1 Introduction

Une demande de certificat d'aérodrome doit être accompagnée d'un manuel d'aérodrome produit selon les dispositions des règlements en vigueur. Une fois le certificat accordé, l'exploitant d'aérodrome est tenu de maintenir le manuel d'aérodrome en conformité avec la réglementation applicable et de faire en sorte que tous les agents d'exploitation de l'aérodrome aient accès aux parties pertinentes de ce manuel.

Le terme « agents d'exploitation » désigne toutes les personnes, employées ou non par l'exploitant d'aérodrome, dont les fonctions contribuent à assurer la sécurité des opérations de l'aérodrome ou exigent qu'elles aient accès aux aires de mouvement de l'aérodrome et à toutes les autres aires situées dans le périmètre aéroportuaire.

Lorsque c'est jugé opportun pour des raisons de sûreté ou de gestion, l'exploitant d'aérodrome peut restreindre l'accès de certains agents d'exploitation à certaines parties du manuel d'aérodrome, pourvu qu'ils soient dûment informés par d'autres moyens pour le bon exercice de leurs fonctions et que cela ne compromette pas la sécurité des opérations de l'aérodrome.

2.2.1.2 Portée du manuel d'aérodrome

2.2.1.2.1 Il faut que le but et les objectifs du manuel d'aérodrome soient indiqués dans celui-ci, et qu'il y soit indiqué aussi comment les agents d'exploitation de l'aérodrome et les autres parties prenantes devraient l'utiliser.

2.2.1.2.2 Le manuel d'aérodrome contient tous les renseignements pertinents pour décrire la gestion et la structure opérationnelle. C'est le moyen par lequel tous les agents d'exploitation de l'aérodrome sont pleinement informés en ce qui concerne leurs fonctions et leurs responsabilités en matière de sécurité, ce qui inclut les renseignements et les instructions se rapportant aux questions spécifiées dans le règlement applicable. Il décrit les services et les installations de l'aérodrome, toutes les procédures d'exploitation et toutes les restrictions en vigueur.

2.2.1.3 Propriété du manuel d'aérodrome

2.2.1.3.1 L'exploitant d'aérodrome est responsable d'élaborer le manuel d'aérodrome et de le tenir à jour, ainsi que de donner accès à ce manuel au personnel approprié.

2.2.1.3.2 Il est de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome de s'assurer de la pertinence de chaque disposition du manuel d'aérodrome pour une opération donnée, et d'apporter les modifications ou les additions qui peuvent être nécessaires.

2.2.1.4 Présentation du manuel d'aérodrome

2.2.1.4.1 Dans le cadre du processus de certification, l'exploitant d'aérodrome soumet, pour approbation/ acceptation par la DGAC, un manuel d'aérodrome contenant, entre autres, des renseignements indiquant comment les procédures opérationnelles seront appliquées et gérées en toute sécurité.

2.2.1.4.2 Le manuel d'aérodrome reflète exactement le SGS de l'aérodrome et montre, en particulier, comment l'aérodrome entend mesurer sa performance par rapport aux buts et aux objectifs de sécurité. 2.2.1.4.3 Toutes les politiques, procédures opérationnelles et instructions en matière de sécurité d'aérodrome sont exposées en détail ou indiquées par référence à d'autres publications formellement acceptées ou reconnues.

Dans le cas de grands aérodromes, l'ampleur et la complexité des opérations et des procédures s'y rapportant peuvent être telles que ces procédures ne pourront figurer dans un seul document. L'exploitant d'aérodrome pourra, par exemple, rédiger et tenir à jour un manuel SGS pour exposer son approche de la gestion de la sécurité dans l'ensemble de l'aérodrome. Dans de tels cas, il est acceptable d'indiquer dans le manuel d'aérodrome les références à

de telles dispositions. Il est essentiel que tous renseignements, documents et procédures cités en référence soient soumis exactement aux mêmes dispositifs de consultation et de publication que le manuel d'aérodrome. Une base de données informatisée contenant les renseignements et procédures cités en référence pourrait convenir à cet effet. Pour beaucoup de petits aérodromes, le manuel d'aérodrome peut être simple et bref, pourvu qu'il couvre les procédures essentielles pour que les opérations quotidiennes soient menées en sécurité.

2.2.2 Contenu du manuel d'aérodrome

Le manuel d'aérodrome contient au minimum les sections mentionnées ci-après, avec certains des éléments exigés :

- a) une table des matières;
- b) une liste des rectificatifs/amendements : cette section devrait dresser la liste des mises à jour et/ou des corrections apportées au manuel d'aérodrome ;
- c) une liste de diffusion;
- d) les renseignements administratifs sur l'aérodrome : un organigramme devrait être présenté, ainsi que les responsabilités de l'exploitant d'aérodrome en matière de sécurité;
- e) une description de l'aérodrome, incluant cartes et cartes aériennes. Les caractéristiques physiques de l'aérodrome devraient être documentées, et accompagnées de renseignements sur le niveau de RFF, les aides au sol, les systèmes électriques primaires et secondaires et les principaux obstacles. Le manuel devrait contenir aussi des cartes suffisamment détaillées [montrant les limites de l'aérodrome et ses différentes zones (aire de manœuvre, aire de trafic, etc.)]. Tous les écarts par rapport aux dispositions réglementaires autorisés par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) devraient être mentionnés, avec leur validité et des renvois aux documents (notamment toutes évaluations de sécurité);
- f) une description des opérations envisagées, notamment:
 - 1) les avions critiques qu'il est envisagé d'accueillir à l'aérodrome;
 - 2) la ou les catégories de piste (à vue, aux instruments, avec approche classique ou approche de précision);
 - 3) les différentes pistes et les niveaux de service qui leur sont associés;
 - 4) la nature des activités d'aviation (commerciales, passagers, transport aérien, fret, travail aérien, aviation générale);
 - 5) le type de trafic autorisé à utiliser l'aérodrome (international/national, IFR/VFR, régulier/non régulier);
 - 6) la RVR minimale à laquelle les opérations à l'aérodrome peuvent être autorisées;
- g) une description de chacune des procédures de l'exploitant d'aérodrome en rapport avec la sécurité des opérations aériennes à l'aérodrome. Pour chaque procédure:
 - 1) les responsabilités de l'exploitant d'aérodrome sont décrites clairement;
 - 2) les tâches à réaliser par l'exploitant d'aérodrome ou ses sous-traitants sont énumérées;
 - 3) les moyens et les procédures nécessaires pour la réalisation de ces tâches sont décrits ou indiqués en appendice, avec les précisions nécessaires telles que la fréquence d'application et les modes opératoires;
- h) une description du SGS de l'exploitant
 - 1) la section SGS du manuel est développée, et les procédures et documents connexes sont inclus, de même que la politique de l'exploitant d'aérodrome en matière de sécurité, signée par le dirigeant responsable;
 - 2) le SGS d'aérodrome devrait correspondre à la taille de l'aérodrome ainsi qu'au niveau et à la complexité des services fournis.

Une liste d'autres sujets qui pourraient être inclus dans le manuel figure dans la liste de vérification établit par la DGAC.

Les responsabilités attribuées à d'autres parties prenantes doivent être clairement identifiées et énumérées.

La forme et le contenu du manuel d'aérodrome est fixé par un règlement relatif au forme et contenu d'un manuel d'aérodrome.

2.2.3. Mise à jour du manuel d'aérodrome

2.2.3.1 La responsabilité de maintenir l'exactitude du manuel d'aérodrome est clairement définie dans le manuel.

2.2.3.2 Le manuel est mis à jour selon un processus défini et inclut une liste de tous les amendements, dates d'entrée en vigueur et approbations d'amendement.

2.2.3.3 La méthode devant permettre à tous les agents d'exploitation d'aérodrome d'avoir accès aux parties pertinentes du manuel est définie et peut être démontrée.

2.2.3.4 Lorsqu'un moyen de diffusion électronique est utilisé, une méthode devrait être établie pour suivre les amendements et s'assurer de leur réception.

2.2.3.5 Toutes modifications ou additions devraient être communiquées à la DGAC pour approbation en conformité avec les exigences en matière de supervision continue qu'il a établi.

2.3 CERTIFICATION INITIALE

2.3.1 Points à couvrir

2.3.1.1 Lorsqu'un exploitant d'aérodrome demande une certification initiale, la DGAC doit évaluer la conformité de cet aérodrome aux exigences de certification applicables, décrites en 2.1.2. Si l'aérodrome est trouvé conforme, un certificat est délivré.

La conformité de l'aérodrome est évaluée par:

- a) des inspections techniques de l'infrastructure de l'aérodrome et de son équipement, en rapport avec les besoins associés aux opérations envisagées;
- b) l'examen du manuel d'aérodrome et des documents à l'appui et l'acceptation de ses parties pertinentes relatives à la sécurité;
- c) la vérification sur site des procédures de l'exploitant d'aérodrome, de son organisation et de son SGS, sur la base du contenu du manuel d'aérodrome.

Le processus de certification initiale, y compris les délais, figurent dans le Supplément du présent annexe.

Des inspections techniques seront planifiées et menées de telle sorte que leurs résultats puissent être utilisés pour les vérifications sur site. La portée et les méthodes d'inspection technique et de vérification sur site sont exposées en détail dans les listes de vérification établit par la DGAC.

2.3.2 Inspections techniques d'aérodrome

Les inspections techniques d'aérodrome comprend, au minimum:

- a) une inspection de l'infrastructure, des surfaces de limitation d'obstacles (OLS), des aides visuelles et non visuelles et de l'équipement d'aérodrome à l'usage des avions;
- b) une inspection des services RFF;
- c) une inspection de la gestion du risque faunique.

Plusieurs options pour réaliser ces inspections sont présentées ci-dessous.

La méthode pour les inspections techniques est détaillée dans les listes de vérification établit par la DGAC.

L'exploitant d'aérodrome doit s'assurer que les exigences indiquées dans les listes de vérification communiquées par la DGAC ont été satisfaites.

En fonction des réponses à la liste de vérification, l'exploitant d'aérodrome doit entreprendre des évaluations de sécurité et les communiquer à la DGAC, avec les listes de vérification remplies, et un plan d'action correctrice des carences constatées pour acceptation.

La DGAC analyse ensuite les documents remplis par le postulant et mène des inspections complètes.

Ces inspections doivent être effectuées en utilisant des listes de vérifications établies.

Si des inspections techniques ont été effectuées précédemment, et en fonction des changements intervenus à l'aérodrome depuis la dernière inspection, la DGAC pourra procéder à une inspection de suivi plutôt qu'à une inspection complète, ce qui devrait consister à:

- a) évaluer si les conditions existantes à l'aérodrome qui ont conduit aux conclusions des inspections techniques antérieures sont encore valables;
- b) examiner tout règlement nouveau qui serait applicable;
- c) examiner la mise en œuvre du plan d'action correctrice accepté précédemment.

Un compte rendu de l'inspection de suivi devrait être établi, et inclure tous écarts ou toutes observations faites lors de l'inspection de suivi. Des mesures correctrices immédiates pourront être prises, au besoin, pendant les inspections de suivi.

2.3.3 Approbation/acceptation du manuel d'aérodrome

2.3.3.1 Avant la vérification sur site de l'aérodrome (y compris les procédures et le SGS), le manuel d'aérodrome est examiné par la DGAC.

Lorsque la conformité de toutes les procédures de sécurité de l'exploitant d'aérodrome est évaluée pendant la vérification sur site, l'acceptation à ce stade consiste à vérifier que tous les renseignements qui devraient figurer dans le manuel d'aérodrome sont bien fournis.

Les renseignements requis dans le manuel d'aérodrome sont indiqués dans la section 2.2.

2.3.3.2 Avant l'approbation du manuel d'aérodrome, la DGAC vérifie que:

- a) l'exploitant a soumis une demande;
- b) le manuel d'aérodrome soumis par l'exploitant d'aérodrome contient tous les renseignements requis;
- c) toutes les procédures relatives à la certification de l'aérodrome qui seront évaluées par l'équipe de vérification sur site figurent dans le manuel d'aérodrome.

2.3.3.3 Lorsque le manuel d'aérodrome est approuvé, la DGAC en informe officiellement l'exploitant d'aérodrome.

2.3.3.4 L'exploitant d'aérodrome devrait informer la DGAC de tous changements apportés au manuel d'aérodrome approuvé entre le moment de la demande de certificat et la fin de la vérification sur site.

2.3.4 Vérification sur site

2.3.4.1 La portée de la vérification sur site couvre les sujets inclus dans le manuel d'aérodrome.

2.3.4.2 La vérification sur site confirme que l'exploitation technique de l'aérodrome est effectivement effectuée en conformité avec le règlement applicable et avec les procédures décrites dans le manuel.

2.3.4.3 La vérification sur site du SGS est normalement incluse à ce stade de la certification initiale, mais, en fonction de l'état de mise en œuvre du SGS à l'aérodrome, une vérification spécifique du SGS est effectuée séparément.

Comme il se pourrait que le SGS de l'exploitant d'aérodrome ne soit pas encore entièrement opérationnel, son efficacité sera évaluée pendant la supervision continue et cela constituera un important facteur pour décider de la supervision continue qui sera réalisée.

2.3.4.4 La vérification du SGS se focalise explicitement sur les éléments exigés pour accorder le certificat et couvre, s'il y a lieu, toutes les autres exigences pour un SGS.

Les composantes minimales du SGS qui doivent être en fonctionnement avant que le certificat puisse être accordé sont décrites dans les listes de vérification établit par la DGAC.

Les exigences du SGS s'appliquent également aux sous-traitants de l'exploitant d'aérodrome dans les domaines sur lesquels porte la certification.

2.3.4.5 Lorsque des inspections techniques ont été exécutées précédemment par la DGAC, la vérification sur site tient compte des résultats des inspections techniques antérieures ainsi que des mesures correctrices, le cas échéant.

2.3.4.6 Si l'équipe de vérification sur site constate des écarts par rapport aux comptes rendus d'inspection technique, cela sera mentionné dans son compte rendu.

2.3.4.7 Si l'exploitant d'aérodrome n'est pas directement responsable pour certaines des activités sur lesquelles porte la certification, la vérification sur site assure l'existence d'une coordination appropriée entre l'exploitant d'aérodrome et les autres parties prenantes.

La méthode utilisée pour procéder aux vérifications sur site est indiquée dans les listes de vérification.

En raison de la vaste portée de la certification, une méthode d'échantillonnage consistant à vérifier certains sujets pourra être employée plutôt que la portée complète.

2.3.4.8 À la fin d'une vérification sur site, une liste préliminaire de constatations est remise à l'exploitant d'aérodrome.

2.3.4.9 Un compte rendu de vérification sur site est envoyé aussi à l'exploitant d'aérodrome après la classification des constatations par la DGAC.

2.3.5 Analyse des constatations et surveillance des plans d'action correctrice connexes

2.3.5.1 En cas de problèmes constatés, la DGAC devrait exiger que l'exploitant élabore un plan d'action correctrice proposant des façons de les éliminer ou de les atténuer, avec des échéances pour chacune des corrections qui suivront.

2.3.5.2 La DGAC peut imposer à l'exploitant d'aérodrome des mesures appropriées immédiates, si nécessaire, jusqu'à ce que des mesures aient été prises pour éliminer ou atténuer les problèmes constatés.

2.3.6 Délivrance du certificat

2.3.6.1 Si aucun problème n'est signalé ou une fois que les plans d'action correctrice ont été acceptés et qu'il a été convenu de mesures d'atténuation, la DGAC délivre le certificat d'aérodrome au postulant. Un appendice décrivant les conditions essentielles existant à l'aérodrome sera joint au certificat ; ceci va inclure les points suivants:

- a) code de référence d'aérodrome;
- b) type d'avion critique;
- c) conditions opérationnelles pour l'accueil des avions critiques pour lesquels l'installation est prévue;
- d) catégorie de RFF;
- e) restrictions opérationnelles à l'aérodrome;
- f) écarts autorisés par rapport à la compatibilité de l'aérodrome décrite au règlement fixant l'étude de compatibilité d'un aérodrome lorsqu'il accueille un avion qui dépasse ces caractéristiques certifiées.

2.3.6.2 La DGAC peut accepter un écart sur la base d'une évaluation de la sécurité.

Les écarts acceptés sont énumérés dans le manuel d'aérodrome [voir l'alinéa e) du § 2.2.2].

2.3.6.3 Tant que les conditions de délivrance sont maintenues, la validité du certificat ne peut pas dépasser la validité indiquée au règlement en vigueur.

Une non-disponibilité ou un déclassement d'une infrastructure, d'une installation ou d'un service, de nature temporaire, ne rend pas nécessairement invalide le certificat d'un aérodrome.

2.3.6.4 Pendant la période de validité du certificat, la DGAC surveille la mise en œuvre en temps voulu des plans d'action correctrice dans le cadre de la supervision continue, ce qui est développé dans la section 2.5.

2.3.7 Publication du statut de certification

2.3.7.1 La DGAC publiera le statut de certification des aérodromes dans la publication d'information aéronautique, en incluant:

- a) le nom de l'aérodrome et l'indicateur d'emplacement OACI;
- b) la date de certification et, s'il y a lieu, la validité de la certification;
- c) les observations, s'il y a lieu.

2.3.7.2 Si des préoccupations de sécurité ont été observées sur l'aérodrome, le certificat pourra être assorti de conditions spéciales ou de restrictions opérationnelles qui seront publiées dans la publication d'information aéronautique (AIP) ou par NOTAM, jusqu'à l'achèvement du plan d'action correctrice. Dans un tel cas, la validité pourra être écourtée pour être en cohérence avec la durée et le contenu du plan d'action correctrice. D'autres mesures possibles qui pourront être prises par la DGAC comprennent la suspension du certificat et sa révocation.

2.4 COORDINATION DE LA SÉCURITÉ D'AÉRODROME

2.4.1 Introduction

Cette section spécifie le rôle de la DGAC dans le processus de coordination et les interactions entre l'exploitant d'aérodrome et les autres parties prenantes qui sont nécessaires pour la sécurité des opérations à l'aérodrome.

2.4.2 Coordination ayant des incidences sur la sécurité de l'aérodrome

2.4.2.1 La DGAC vérifie qu'il existe une coordination entre l'exploitant d'aérodrome, les exploitants aériens, les prestataires de services de navigation aérienne et toutes les autres parties prenantes concernées pour assurer la sécurité des opérations.

2.4.2.2 L'exploitant d'aérodrome doit veiller à ce que tous les usagers de l'aérodrome, y compris les fournisseurs de services d'escale et autres organismes qui mènent des activités de façon indépendante à l'aérodrome en rapport avec les vols ou les services d'escale se conforment aux exigences de son SGS en matière de sécurité. L'exploitant d'aérodrome surveille cette conformité.

2.4.3 Retour d'informations à la DGAC au sujet d'événements

2.4.3.1 Les exploitants d'aérodrome sont tenus de rendre compte à la DGAC des incidents de sécurité en accord avec la réglementation en vigueur.

2.4.3.2 Les exploitants d'aérodrome rendent compte des accidents et des incidents graves, notamment:

- a) sorties de piste;
- b) atterrissages trop courts;
- c) incursions sur piste;
- d) atterrissage ou décollage sur une voie de circulation;
- e) événements liés à un impact d'animal.

2.4.3.3 En plus des accidents et des incidents graves, l'aérodrome devrait rendre compte des incidents de sécurité des types suivants:

- a) événement lié à un objet intrus (FOD) ou à des dommages causés par un objet intrus;
- b) autres sorties (c.-à-d. sortie d'une voie de circulation ou d'une aire de trafic);
- c) autres incursions (c.-à-d. incursion sur une voie de circulation ou une aire de trafic);
- d) collisions au sol.

Les procédures de compte rendu des événements liés à la sécurité de l'exploitant de l'aérodrome doit couvrir les types d'incidents de sécurité qui figurent dans l'Appendice et des données critiques s'y rapportant.

Les tâches connexes pour rendre compte de ces événements et introduire les données, s'il y a lieu, sont partagées et coordonnées entre les diverses parties prenantes de l'aérodrome.

2.4.3.4 Les exploitants d'aérodrome doivent veiller à ce que l'analyse des incidents de sécurité à l'aérodrome soit effectuée par du personnel compétent qui a été formé à cet effet.

2.4.3.5 Les exploitants d'aérodrome doivent coordonner avec tous les usagers de l'aérodrome, notamment exploitants aériens, fournisseurs de services d'escale, prestataires de services de navigation aérienne et autres parties prenantes, pour améliorer l'exhaustivité et l'exactitude de la collecte de données sur les incidents de sécurité et les données critiques connexes.

2.4.3.6 La DGAC examine et analyse les renseignements communiqués par l'exploitant dans les comptes rendus d'événements, pour s'assurer que:

- a) tous les événements visés aux § 2.4.3.2 et 2.4.3.3 sont suffisamment analysés par l'exploitant d'aérodrome;
- b) les tendances significatives sont identifiées (au niveau d'un certain aérodrome ou au niveau national). Une analyse plus approfondie sur la question devrait être effectuée au besoin, pour que les mesures appropriées puissent être prises;
- c) les événements les plus graves/significatifs devraient être attentivement suivis par la DGAC.

2.4.3.7 Les résultats de ces analyses pourront être utilisés comme entrées pour la planification de la supervision continue.

Des irrégularités dans la fréquence des comptes rendus d'événements sur un certain aérodrome, autres que ceux qui sont provoqués par des variations saisonnières des types et/ou des niveaux d'opérations, pourraient être considérées comme un indicateur d'un problème possible dans la culture de compte rendu de l'aérodrome ou d'un certain danger que l'exploitant d'aérodrome aurait dû étudier. La supervision continue des processus de compte rendu ou des sujets à haute fréquence d'occurrence devrait être renforcée.

2.4.4 Gestion des changements

2.4.4.1 Dans le cadre de leur SGS, les exploitants d'aérodrome devraient avoir mis en place des procédures pour identifier les changements et examiner leurs incidences sur l'exploitation technique de l'aérodrome.

Les changements sur un aérodrome peuvent comprendre des changements dans les procédures, l'équipement, les infrastructures et les opérations spéciales.

On trouvera de plus amples orientations sur la gestion des changements dans le règlement relatif aux procédures d'exploitation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

2.4.4.2 Une évaluation de sécurité sera effectuée pour identifier les dangers et proposer des mesures d'atténuation pour tous les changements dont il aura été constaté qu'ils ont un impact sur l'exploitation technique de l'aérodrome.

Selon la portée du changement envisagé et le niveau d'impact sur les opérations, la méthode et le niveau de détail requis pour l'exécution de l'évaluation de sécurité nécessaire pourront varier.

Les types de changements à évaluer sont décrits au § 3.3.3 ; les principes clés concernant les évaluations de sécurité sont traités au Chapitre 3 — Évaluations de la sécurité pour aérodromes.

2.4.4.3 Nécessité d'une évaluation de sécurité en fonction de la catégorie de changements

2.4.4.3.1 Tâches courantes. Les changements liés à des tâches courantes n'ont pas à être évalués selon la méthode d'évaluation de la sécurité exposée au Chapitre 3 car ces tâches sont établies et gérées au moyen de procédures, formations, retours d'information et examens spécifiques.

Les tâches courantes peuvent être décrites comme les actions relatives à une activité ou à un service qui sont décrites en détail dans des procédures formelles, sont soumises à révision périodique, et pour lesquelles les préposés reçoivent une formation appropriée. Ces tâches peuvent inclure les inspections des aires de mouvement, la tonte du gazon sur les bandes de piste, le balayage des aires de trafic, ainsi que l'entretien courant et le petit entretien des pistes, voies de circulation, aides visuelles, systèmes de radionavigation et systèmes électriques.

2.4.4.3.1.1 Les mesures résultant du processus ordinaire d'évaluation, de retour d'information et d'examen se rapportant à ces tâches devraient assurer que tous changements qui s'y rapportent sont gérés, assurant ainsi la sécurité de la tâche dont il s'agit. Cependant, un changement en rapport avec une tâche courante pour laquelle le retour d'information n'est pas encore suffisant ne peut être considéré comme suffisamment mûr. Une évaluation de sécurité utilisant la méthode exposée au Chapitre 3 devrait donc être effectuée.

2.4.4.3.2 Changements spécifiques. Un impact sur la sécurité de l'exploitation technique de l'aérodrome peut résulter:

- a) de changements dans les caractéristiques des infrastructures ou de l'équipement;
- b) de changements dans les caractéristiques d'installations et de systèmes situés dans l'aire de mouvement;
- c) de changements dans les opérations sur les pistes (p. ex. type d'approche, infrastructure de piste, positions d'attente);
- d) de changements dans les réseaux d'aérodrome (p. ex. électrique ou de communication);
- e) de changements affectant des conditions spécifiées dans le certificat d'aérodrome;
- f) de changements à long terme relatifs à des tierces parties sous contrat;
- g) de changements dans la structure organisationnelle de l'aérodrome;
- h) de changements dans les procédures d'exploitation de l'aérodrome.

Lorsque le changement concerne un type/modèle d'avions nouveau à l'aérodrome, une étude de compatibilité est réalisée, conformément au règlement fixant l'étude de compatibilité d'un aérodrome en vigueur, lorsqu'il accueille un avion qui dépasse ces caractéristiques certifiées.

2.4.4.3.2.1 Pour tout changement dans l'exploitation technique de l'aérodrome définie ci-dessus, une évaluation de sécurité devrait être réalisée.

2.4.5 Réglementation des obstacles

La réglementation des obstacles suscite une préoccupation pour la DGAC en ce qui a trait aux responsabilités de chacune des parties susceptibles d'être concernées. Ces responsabilités sont définies dans le règlement fixant les modalités du contrôle des obstacles et de l'établissement des plans de servitudes aéronautiques de dégagement relatives aux aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

Les levés d'obstacle sont assurés par l'exploitant de l'aérodrome.

2.4.6 Supervision de tierces parties

La conformité des tierces parties aux dispositions relatives à la sécurité établies par l'exploitant d'aérodrome devrait être surveillée par les moyens appropriés, comme spécifié au §2.4.2.2.

2.5 SUPERVISION CONTINUE DE LA SÉCURITÉ D'AÉRODROME

2.5.1 Généralités

2.5.1.1 La portée de la certification initiale est décrite dans la section 2.3. La présente section décrit les procédures pour la supervision continue de la sécurité d'aérodrome. Il ne sera peut-être pas nécessaire que les mesures de supervision continue soient aussi exhaustives, mais elles devraient être basées sur des principes assurant le maintien de la conformité pendant toute la planification de mesures de supervision adéquates.

2.5.1.2 Des mesures spécifiques et ciblées pourront être appliquées par la DGAC en plus des activités planifiées, par exemple en rapport avec des changements, l'analyse d'événements, la sécurité des travaux sur l'aérodrome, la surveillance de plans d'actions correctrices, ou en rapport avec le plan national de sécurité. La DGAC peut aussi avoir à s'occuper d'autres questions relatives à la sécurité d'aérodrome qui dépendent de l'organisation de l'aérodrome, comme le contrôle des obstacles ou la supervision des agents de services d'escale.

Pour avoir une perspective complète sur la conformité de l'aérodrome, l'équipe qui vérifie sur site les procédures opérationnelles d'aérodrome devrait disposer des résultats des inspections techniques effectuées lors de la certification initiale.

2.5.2 Principes de supervision continue

2.5.2.1 La DGAC devrait planifier les mesures de supervision continue de manière à assurer que chacun des sujets couverts par la portée de la certification soit soumis à la supervision (voir section 2.1.2).

La planification des mesures de supervision continue par la DGAC peut prendre en compte la performance de sécurité et l'exposition au risque de l'aérodrome (voir section 2.5.4).

2.5.2.2 L'élaboration et le fonctionnement d'un SGS d'aérodrome devraient garantir que l'exploitant d'aérodrome prend des mesures appropriées en ce qui concerne la sécurité sur l'aérodrome.

Lorsqu'un aérodrome a un SGS entièrement élaboré et opérationnel, la supervision continue de l'aérodrome ne doit pas être aussi exhaustive que pour un aérodrome avec un SGS en cours d'élaboration. Les activités de surveillance devraient dans ce dernier cas être focalisées sur le SGS lui-même, pour s'assurer qu'il opère de manière continue et adéquate.

2.5.2.3 Il devrait être procédé à des vérifications par échantillonnage de la conformité de l'aérodrome aux exigences et spécifications de la certification, pour s'assurer que le SGS a identifié tous les écarts, s'il y en a, et les a gérés de manière adéquate. Ceci apporte aussi des indications sur le niveau de maturité du SGS. Il convient donc de mettre au point un cycle d'audits périodiques, consistant en:

- a) au moins un audit du SGS;
- b) vérifications par échantillonnage sur certains sujets.

2.5.2.4 Si le SGS de l'exploitant d'aérodrome n'est pas entièrement mis en œuvre, des mesures de supervision spécifiques devraient porter sur le SGS, pour s'assurer que son développement se poursuit de façon satisfaisante et à un rythme normal. En ce cas, le SGS devrait être audité comme il convient jusqu'à ce qu'il soit considéré comme étant suffisamment à maturité.

La maturité du SGS est déterminée par les résultats des mesures de supervision, selon les critères indiqués à liste de vérification établit par la DGAC relative au SGS.

2.5.3 Audit d'éléments sélectionnés

2.5.3.1 Une fois que la certification initiale a eu lieu, les mesures de supervision continue d'un sujet pourraient ne pas nécessiter un audit complet de tous les éléments mais plutôt se fonder sur une évaluation type de certains éléments choisis en fonction du profil de risque.

2.5.3.2 Un aérodrome peut être évalué par une analyse des incidents de sécurité à l'aérodrome, ceci incluant tous développements significatifs, changements ou autres renseignements connus qui peuvent mettre en évidence des sujets de préoccupation.

2.5.3.3 L'audit des éléments sélectionnés devrait consister en:

- a) un examen documentaire des documents appropriés;
- b) une vérification sur site.

2.5.3.4 Il convient d'utiliser les mêmes listes de vérification que celles qui ont été utilisées pour la certification initiale, mais s'il est fait une sélection d'éléments par échantillonnage, seuls les éléments sélectionnés de la liste de vérification devraient être audités.

2.5.4 Influence de la performance de sécurité d'aérodrome et exposition au risque

2.5.4.1 Le nombre d'audits du SGS au cours de la période devrait être déterminé en tenant compte des critères suivants:

- a) confiance de l'instance de réglementation dans le SGS de l'exploitant. Cette confiance est évaluée en utilisant les résultats des audits du SGS ou d'autres mesures de supervision. Par exemple, des retours d'information sur les comptes rendus d'événements et les systèmes de gestion de l'exploitant pourraient indiquer que les analyses d'incidents de sécurité ne sont pas effectuées aussi bien qu'il serait souhaitable, ou qu'un nombre significatif d'incidents se sont produits à l'aérodrome ;
- b) autres facteurs contribuant au niveau de risque à l'aérodrome, par exemple : complexité de l'aérodrome, infrastructure ou organisation de l'aérodrome, densité du trafic, type d'opérations et autres conditions particulières.

La teneur d'un audit du SGS pourra être établie en utilisant les critères mentionnés à liste de vérification établit par la DGAC relative au SGS.

2.5.4.2 Pour les aérodromes avec SGS entièrement mis en œuvre, un échantillon de sujets devrait être vérifié, en plus de l'audit du SGS, pour s'assurer que le SGS a bien identifié toutes les questions critiques en matière de sécurité. Ceci aidera aussi à s'assurer que le SGS fonctionne bien. La sélection de ces sujets devrait être déterminée en prenant en compte :

- a) une analyse des événements relatifs à la sécurité sur l'aérodrome;
- b) les informations connues relatives à la sécurité sur l'aérodrome qui pourraient mettre en évidence des sujets de préoccupation;
- c) les sujets spécifiques les plus significatifs pour la sécurité;
- d) la complexité de l'aérodrome;
- e) tout développement ou changement significatif de l'infrastructure de l'aérodrome;
- f) les sujets sélectionnés précédemment, afin de les couvrir tous en un certain nombre de cycles de supervision.

2.5.5 Plans et programmes de supervision continue

2.5.5.1 Selon les principes ci-dessus, un plan de supervision devrait être déterminé par la DGAC pour chaque aérodrome certifié et être communiqué à l'exploitant d'aérodrome. Ce plan devrait assurer:

- a) pour les aérodromes où un SGS n'est pas entièrement fonctionnel:
 - 1) que chacun des sujets inclus dans la portée de la certification apparaisse au moins une fois et soit soumis à des mesures de supervision spécifiées;
 - 2) que le SGS soit audité comme il convient;

L'élaboration d'un SGS peut se faire par phases. Lors d'une mise en œuvre par phases, seuls les éléments en développement à une certaine phase seront évalués et examinés.

Il peut être indiqué d'auditer au moins une fois par an un SGS qui n'est pas encore parvenu à maturité.

- b) pour les aérodromes où un SGS est entièrement fonctionnel:
 - 1) que le SGS soit audité au moins une fois;
 - 2) que d'autres activités de supervision portant sur des sujets sélectionnés soient menées comme il convient.

2.5.5.2 Le plan et le programme devraient être actualisés annuellement pour montrer les activités de supervision qui ont effectivement été menées, en incluant des observations sur certaines activités qui n'ont pas été menées comme prévu.

2.5.6 Inspections à l'improviste

2.5.6.1 La planification de l'audit d'aérodrome est destinée à aider l'instance de réglementation et l'aérodrome à planifier ressources et personnel et à assurer un niveau de supervision cohérent et adéquat. Cela n'empêche cependant pas la DGAC de procéder à des inspections à l'improviste s'il le juge nécessaire.

2.5.6.2 Ces inspections suivent la même méthode que l'audit planifié ou l'inspection technique planifiée, selon le cas, et peuvent être effectuées en employant les mêmes listes de vérification, ou elles pourraient viser un sujet de préoccupation particulier.

2.5.7 Surveillance des plans d'action correctrice

2.5.7.1 Les plans d'action correctrice résultant soit de la certification initiale, soit d'audits de supervision continue ou d'inspections techniques, devraient être surveillés par la DGAC jusqu'à ce que tous les éléments soient clos, pour s'assurer que les mesures d'atténuation sont prises selon les normes et dans les délais convenus.

2.5.7.2 La DGAC devrait examiner régulièrement la situation de chaque action en cours.

2.5.7.3 Lorsqu'une date limite est atteinte, la DGAC devrait vérifier que les actions correctrices auxquelles elle s'applique ont bien été mises en œuvre.

2.5.7.4 Lorsqu'un plan d'action correctrice ne mène pas à la prise des mesures appropriées dans des délais acceptables, une supervision accrue pourra être exercée par la DGAC.

2.5.8 Supervision renforcée

2.5.8.1 Si un plan d'action correctrice d'aérodrome n'a pas assuré que les mesures correctives appropriées soient prises dans des délais acceptables, et après coordination entre la DGAC et l'exploitant, la DGAC pourra décider qu'une supervision accrue de cet exploitant est nécessaire. La portée de la supervision accrue pourra couvrir des sujets spécifiques ou être globale.

2.5.8.2 La DGAC notifie par écrit à l'exploitant d'aérodrome:

- a) qu'il est placé sous supervision accrue, en indiquant quels sujets seront concernés et à partir de quelle date;
- b) les raisons de la supervision accrue et en quoi elle consiste;
- c) les actions requises de la part de l'aérodrome.

2.5.8.3 Lorsqu'un aérodrome est placé sous supervision accrue, la DGAC doit:

- a) prendre les mesures de supervision appropriées sur les sujets dont il s'agit;
- b) suivre très attentivement la mise en œuvre des plans d'action correctrice;
- c) affecter suffisamment de temps/de ressources à la supervision de l'aérodrome en cause.

2.5.8.4 Les actions de supervision menées sous supervision accrue sont les mêmes que celles qui sont prises normalement, mais sont plus approfondies et portent sur tous les sujets en cause.

2.5.8.5 Lorsqu'une supervision accrue prend fin sur un aérodrome pour un certain sujet, la DGAC avise par écrit l'exploitant d'aérodrome, en indiquant la fin de la procédure et la raison.

2.5.8.6 Le certificat d'aérodrome pourra être amendé, suspendu ou révoqué selon les résultats de la supervision accrue.

CHAPITRE 3 : ÉVALUATIONS DE LA SÉCURITÉ POUR LES AÉRODROMES

L'objectif d'une évaluation de sécurité, dans le cadre du processus de gestion des risques d'un SGS, est décrit au § 3.3.1.

Lorsque d'autres mesures, procédures opérationnelles ou restrictions d'exploitation ont été mises au point à la suite d'évaluations de la sécurité, il faudrait les revoir périodiquement pour évaluer si elles restent valides. Les procédures exposées dans le présent chapitre ne remplacent ni ne contournent les dispositions du règlement en vigueur fixant les spécifications techniques de l'exploitation des aérodromes civils. Il est attendu qu'une infrastructure sur un aérodrome existant ou un nouvel aérodrome soit pleinement conforme aux spécifications dudit règlement.

3.1 INTRODUCTION

3.1.1 Un exploitant d'aérodrome certifié met en œuvre un SGS acceptable pour la DGAC, qui, au minimum:

- a) identifie les dangers pour la sécurité;
- b) veille à la mise en œuvre des mesures de protection nécessaires au maintien de la sécurité;
- c) assure une surveillance continue et une évaluation régulière de la sécurité réalisée;
- d) vise à améliorer constamment la sécurité générale de l'aérodrome.

On trouvera de plus amples orientations sur le SGS dans le Doc 9859 — Manuel de gestion de la sécurité (MGS).

3.1.2 Le présent chapitre décrit comment une évaluation de la sécurité peut être réalisée dans le cadre du SGS de l'aérodrome. En appliquant la méthode et les procédures ici décrites, l'exploitant d'aérodrome pourra démontrer la conformité à certaines des exigences minimales indiquées au §3.1.1.

3.2 PORTÉE ET APPLICATION

3.2.1 Les sections suivantes présentent, entre autres, une méthode générale pour l'exécution d'évaluations de la sécurité sur un aérodrome. Des outils supplémentaires, en particulier des listes de vérification établies peuvent aider à identifier les dangers, à évaluer les risques de sécurité et à éliminer ou atténuer ces risques au besoin. Le caractère approprié de l'atténuation proposée et la nécessité de mesures alternatives, de procédures opérationnelles ou de restrictions d'exploitation pour les opérations spécifiques dont il s'agit devraient être évalués sous tous les aspects. La section 3.4 expose en détail comment la DGAC validera, s'il y a lieu, la conclusion de l'évaluation de sécurité pour assurer que la sécurité ne soit pas compromise. La section 3.5 décrit les procédures pour l'approbation ou l'acceptation d'une évaluation de la sécurité. La section 3.6 spécifie comment publier les informations appropriées pour leur utilisation par les différentes parties prenantes de l'aérodrome, et en particulier par les pilotes et les exploitants d'aéronefs.

3.2.2 Le processus d'évaluation de la sécurité porte sur l'impact d'une préoccupation de sécurité, notamment un changement ou un écart, sur la sécurité des opérations à l'aérodrome et prend en compte, s'il y a lieu, la capacité de l'aérodrome et l'efficacité des opérations.

3.3 CONSIDÉRATIONS DE BASE

3.3.1 Une évaluation de la sécurité est un élément du processus de gestion du risque d'un SGS qui est utilisé pour évaluer les préoccupations de sécurité découlant, entre autres, d'écarts par rapport à des normes et à des règlements applicables, de changements identifiés à un aérodrome (cf. § 2.4.4), ou lorsque se posent d'autres préoccupations de sécurité.

Les changements sur un aérodrome peuvent comprendre des modifications apportées aux procédures, au matériel, aux infrastructures, aux travaux de sécurité, aux opérations spéciales, aux règlements, à l'organisation, etc.

3.3.2 Lorsqu'une préoccupation de sécurité, un changement ou un écart a un impact sur plusieurs parties prenantes de l'aérodrome, il faut porter attention à l'intervention de toutes les parties prenantes affectées dans le processus d'évaluation de la sécurité. Dans certains cas, les parties prenantes affectées par le changement devront procéder elles-mêmes à une évaluation de sécurité distincte pour satisfaire aux exigences de leurs SGS et se coordonner avec les autres parties prenantes concernées. Lorsqu'un changement affecte des parties prenantes multiples, une

évaluation de la sécurité devrait être menée en collaboration pour assurer la compatibilité des solutions finalement retenues.

3.3.3 Une évaluation de la sécurité considère l'impact de la préoccupation de sécurité sur tous les facteurs pertinents dont il aura été établi qu'ils sont importants pour la sécurité. La liste ci-dessous recense un certain nombre d'éléments qu'il peut être nécessaire de prendre en considération lorsqu'il est procédé à une évaluation de la sécurité. Les éléments figurant dans cette liste ne sont pas exhaustifs et ne sont pas mentionnés dans un ordre particulier:

- a) agencement de l'aérodrome, notamment configuration des pistes, longueur des pistes, configuration des voies de circulation, des couloirs de circulation et de l'aire de trafic ; portes, passerelles, aides visuelles ; et infrastructure et capacités des services RFF;
- b) types d'aéronefs appelés à utiliser l'aérodrome, et leurs dimensions et caractéristiques de performance;
- c) densité et répartition du trafic;
- d) services au sol de l'aérodrome;
- e) communications air-sol et paramètres de temps pour les communications vocales et par liaison de données;
- f) type et possibilités des systèmes de surveillance et disponibilité de systèmes offrant aux contrôleurs des fonctions de soutien et d'alerte;
- g) procédures de vol aux instruments et matériel d'aérodrome s'y rapportant;
- h) procédures opérationnelles complexes, telles que la prise de décision en collaboration (CDM);
- i) installations techniques d'aérodrome, telles que les systèmes perfectionnés de guidage et de contrôle des mouvements à la surface (A-SMGCS) ou autres aides de navigation aérienne;
- j) obstacles ou activités dangereuses à l'aérodrome ou au voisinage de l'aérodrome;
- k) travaux prévus de construction ou d'entretien à l'aérodrome ou au voisinage de l'aérodrome;
- l) toutes conditions dangereuses locales ou régionales (telles que le cisaillement du vent);
- m) complexité de l'espace aérien, structure des routes ATS et classification de l'espace aérien, qui peuvent modifier les opérations ou la capacité de cet espace aérien.

3.3.4 Après l'achèvement de l'évaluation de la sécurité, l'exploitant de l'aérodrome est responsable de mettre en œuvre les mesures d'atténuation qui ont été identifiées et d'en surveiller périodiquement l'efficacité.

3.3.5 La DGAC examine l'évaluation de la sécurité présentée par l'exploitant d'aérodrome et les mesures d'atténuation, procédures opérationnelles et restrictions d'exploitation qui y sont identifiées, comme spécifié dans la section 3.4, et la responsabilité de la supervision réglementaire ultérieure de leur application lui incombe.

L'Appendice B à la Circulaire 305 — Exploitation des nouveaux avions très gros porteurs aux aérodromes existants, contient une liste de références renvoyant aux études existantes qui pourront aider les exploitants d'aérodrome à élaborer leurs évaluations de la sécurité. Des références nouvelles et actualisées seront introduites dans d'autres documents appropriés à mesure qu'elles deviendront disponibles. Il est à noter toutefois que chaque étude est spécifique à un certain écart ou à un certain changement et il convient donc de faire preuve de prudence en considérant l'applicabilité à d'autres situations et d'autres emplacements.

3.4 PROCESSUS D'ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ

Le processus d'évaluation de la sécurité figure dans le règlement fixant les procédures relatives à la réalisation des études d'analyse et d'évaluation des risques liés à la sécurité de l'exploitation de l'aérodrome.

3.5 APPROBATION OU ACCEPTATION D'UNE ÉVALUATION DE LA SÉCURITÉ

3.5.1 L'évaluation de sécurité menée par l'exploitant d'aérodrome est une fonction centrale du SGS. L'approbation de la gestion et la mise en œuvre de l'évaluation de la sécurité, y compris les actualisations et la tenue à jour futures, sont de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome. L'évaluation de la sécurité dont il s'agit est soumise à l'acceptation de la DGAC.

3.5.2 La DGAC analyse l'évaluation de sécurité à travers la liste de vérification relative à l'évaluation d'une étude aéronautique.

3.6 PUBLICATION DES RENSEIGNEMENTS RELATIFS À LA SÉCURITÉ

3.6.1 L'exploitant d'aérodrome détermine la méthode la plus appropriée pour communiquer aux parties prenantes les renseignements relatifs à la sécurité et veille à ce que toutes les conclusions pertinentes de l'évaluation de sécurité soient communiquées comme il convient.

3.6.2 Pour assurer une diffusion adéquate aux parties intéressées, les informations qui affectent le système intégré d'information aéronautique (IAIP) en vigueur ou toutes autres informations pertinentes en matière de sécurité sont:

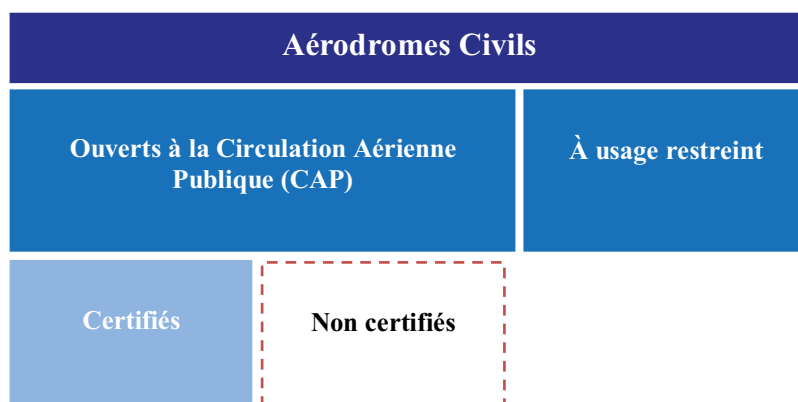
- a) publiées dans la section pertinente de l'IAIP ou le service automatique d'information de région terminale (ATIS);
- b) publiées par les moyens appropriés dans les communications d'information d'aérodrome pertinentes.

CHAPITRE 4 : SUPERVISION DE LA SECURITE DES AERODROMES OUVERT A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE ET NON SOUVIS AUX CRTIERES DE LA CERTIFICATION

4.1 CONDITIONS D'UTILISATION

Chaque aéroport ouvert à la circulation aérienne publique et non soumis aux critères de la certification est l'objet d'une supervision de la sécurité dans le but de viser à établir et à maintenir un niveau uniforme et élevé de sécurité dans l'aviation civile, tout en visant l'objectif d'amélioration générale de la sécurité des aéroports.

Un manuel d'exploitation qui donne en détails les spécifications, les installations et les services sur l'aéroport doit être élaboré et qui précise les responsabilités de l'exploitant relatives au maintien des exigences de la réglementation en vigueur.



4.2 PROCESSUS DE SUPERVISION DE LA SECURITE

Le processus de supervision de la sécurité pour un aéroport non soumis aux critères de la certification peut être résumé comme suit :

- a) Une demande officielle de la DGAC sera communiquée à l'exploitant d'aéroport pour lui informer de la date prévue de la supervision de la sécurité, et ce à partir du programme annuel décrit ;
- b) Une réunion aura lieu entre la DGAC et l'exploitant d'aéroport afin de présenter le processus de supervision de la sécurité, les délais ainsi que les membres de l'équipe ;
- c) Une fois la réunion aura achevée, un audit sera faite et devra consister en :
 - 1) Un examen documentaire du manuel d'exploitation qui contient des documents/procédures appropriées ;
 - 2) Une vérification sur site.

Au cours de cette étape, l'équipe de vérification sur site, ensemble avec l'exploitant d'aéroport, planifie le lieu et la date de la vérification sur site qui sera réalisé à travers les listes de vérification sur site.

- a) Une réunion de clôture sera organisée entre l'équipe d'audit et l'exploitant d'aéroport afin de présenter les non-conformités dudit audit ;
- b) Le rapport d'audit devra être envoyés par la DGAC à l'exploitant d'aéroport au plus tard un mois après de la réunion de clôture de supervision de sécurité ;
- c) L'exploitant d'aéroport soumet à la DGAC des plans d'action correctrice au plus tard deux mois après avoir reçu les rapports d'audit ;
- d) La DGAC analysera les plans d'actions correctrices et délivre dans la cas échéant l'autorisation d'exploitation d'aéroport international à trafic réduit conformément à la réglementation en vigueur ;

e) L'exploitant d'aéroport publiera dans l'AIP des renseignements relatifs à la sécurité s'ils existent.

4.3 INSPECTIONS A L'IMPROVISTE

La planification de l'audit d'aérodrome est destinée à aider l'instance de réglementation et l'aérodrome à planifier ressources et personnel et à assurer un niveau de supervision cohérent et adéquat. Cela n'empêche cependant pas la DGAC de procéder à des inspections à l'improviste s'il le juge nécessaire.

Ces inspections suivent la même méthode que l'audit planifié ou l'inspection technique planifiée, selon le cas, et peuvent être effectuées en employant les mêmes listes de vérification, ou elles pourraient viser un sujet de préoccupation particulier.

4.4 SURVEILLANCE DES PLANS D'ACTION CORRECTRICE

Les plans d'action correctrice résultant soit d'audits de supervision continue de la sécurité ou d'inspections techniques, devraient être surveillés par la DGAC jusqu'à ce que tous les éléments soient clos, pour s'assurer que les mesures d'atténuation sont prises selon les normes et dans les délais convenus.

La DGAC devrait examiner régulièrement la situation de chaque action en cours.

Lorsqu'une date limite est atteinte, la DGAC devrait vérifier que les actions correctrices auxquelles elle s'applique ont bien été mises en œuvre.

Lorsqu'un plan d'action correctrice ne mène pas à la prise des mesures appropriées dans des délais acceptables, une supervision accrue pourra être exercée par la DGAC.

4.5 SUPERVISION RENFORCEE

Si un plan d'action correctrice d'aérodrome n'a pas assuré que les mesures correctives appropriées soient prises dans des délais acceptables, et après coordination entre la DGAC et l'exploitant, la DGAC pourra décider qu'une supervision accrue de cet exploitant est nécessaire. La portée de la supervision accrue pourra couvrir des sujets spécifiques ou être globale.

La DGAC devrait notifier par écrit à l'exploitant d'aérodrome :

- a) qu'il est placé sous supervision accrue, en indiquant quels sujets seront concernés et à partir de quelle date ;
- b) les raisons de la supervision accrue et en quoi elle consiste ;
- c) les actions requises de la part de l'aérodrome.

Lorsqu'un aérodrome est placé sous supervision accrue, la DGAC devrait :

- a) prendre les mesures de supervision appropriées sur les sujets dont il s'agit ;
- b) suivre très attentivement la mise en œuvre des plans d'action correctrice ;
- c) affecter suffisamment de temps/de ressources à la supervision de l'aérodrome en cause.

Les actions de supervision menées sous supervision accrue sont les mêmes que celles qui sont prises normalement, mais sont plus approfondies et portent sur tous les sujets en cause.

Lorsqu'une supervision accrue prend fin sur un aérodrome pour un certain sujet, la DGAC devrait en aviser par écrit l'exploitant d'aérodrome, en indiquant la fin de la procédure et la raison.

APPENDICE :DONNÉES CRITIQUES RELATIVES AUX INCIDENTS DE SÉCURITÉ SIGNALÉS AUX AÉRODROMES POUR LA SURVEILLANCE DE LA SÉCURITÉ

Lorsqu'il est rendu compte d'incidents de sécurité des types suivants, il convient de recueillir les données critiques suivantes lorsque c'est pertinent et faisable. Cela peut exiger, de la part de l'exploitant d'aérodrome, de l'ANSP ou d'autres parties concernées, une collaboration correspondant à la gravité du risque potentiel lié à chaque événement.

1. Sorties de piste

- a) type d'événement (sortie latérale de piste, dépassement de piste);
- b) à l'atterrissage/au décollage;
- c) type d'approche s'il s'agit d'un événement à l'atterrissage;
- d) date et heure (heure locale ou heure UTC);
- e) type d'avion;
- f) piste:
 - 1) dimensions (largeur/longueur);
 - 2) pentes;
 - 3) seuil déplacé (oui/non, et, dans l'affirmative, distance entre seuil de piste et bord de piste);
 - 4) aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) (oui/non, et, dans l'affirmative, orientation, dimensions et structure);
 - 5) piste contaminée (oui/non, et, dans l'affirmative, type de contaminant [neige fondante, neige, glace, autre (à spécifier)], profondeur du contaminant);
- g) vent (direction et vitesse);
- h) visibilité;
- i) détails de la sortie:
 - 1) vitesse de la sortie ou estimation;
 - 2) angle de l'avion avec le bord de piste;
 - 3) distance entre le toucher des roues et la sortie;
 - 4) description de la trajectoire de l'avion une fois qu'il se trouve sur la bande de piste et/ou la RESA;
- j) détails de l'emplacement de l'avion une fois arrêté.

Pour les dépassements, les informations à communiquer comprennent la position longitudinale par rapport à l'emplacement du seuil et/ou à la fin de la surface de la piste et la position latérale par rapport au bord latéral de piste ou à l'axe de piste.

2. Atterrissage avant la piste

- a) type d'événement (atterrissage court, atterrissage trop court);
- b) type d'approche;
- c) guidage vertical au sol disponible et opérationnel [système d'atterrissage aux instruments (ILS), indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI), indicateur de trajectoire d'approche de précision simplifié (APAPI)];
- d) date et heure (heure locale ou heure UTC);
- e) vitesse du vent (y compris les rafales), description (calme/variable) et direction;

- f) visibilité;
- g) type d'avion;
- h) piste :
 - 1) dimensions (largeur/longueur);
 - 2) pentes;
 - 3) seuil déplacé (oui/non, et, dans l'affirmative, distance entre seuil de piste et bord de piste);
 - 4) RESA (oui/non, et, dans l'affirmative, orientation magnétique de la piste (QFU), dimensions et structure);
 - 5) piste contaminée (oui/non, et, dans l'affirmative, type de contaminant (neige fondante, neige, glace, autre (à spécifier), profondeur du contaminant);
- i) détails de l'atterrissage trop court (vitesse de l'avion au toucher des roues, distance entre toucher des roues et bord de piste, causes de l'événement);
 - 1) description de la trajectoire de l'avion après le toucher des roues.

3. Incursion sur piste

- a) entités impliquées (avion/véhicule ; avion/avion ; avion/individu);
- b) date et heure (heure locale ou heure UTC);
- c) type d'avion, atterrissage/décollage, type d'approche;
- d) type de véhicule, emplacement;
- e) piste:
 - 1) dimensions (largeur/longueur);
 - 2) pentes/visibilité;
 - 3) seuil déplacé (oui/non, et, dans l'affirmative, distance entre seuil de piste et bord de piste);
 - 4) sorties rapides;
 - 5) vent;
 - 6) visibilité;
- f) détails de l'incursion:
 - 1) description des trajectoires et des vitesses des deux véhicules/avions;
 - 2) distances estimatives (horizontale et verticale) entre entités impliquées;
 - 3) surfaces opérationnelles contaminées dans l'aire d'incursion (oui/non, et, dans l'affirmative, type de contaminant [neige fondante, neige, glace, autre (à spécifier)], profondeur du contaminant).

On trouvera des éléments d'orientation sur la prévention des incursions sur piste, y compris une classification de la gravité, dans le Doc 9870 — Manuel sur la prévention des incursions sur piste.

4. Atterrissage ou décollage sur voie de circulation

- a) atterrissage/décollage;
- b) type d'approche, le cas échéant;
- c) date et heure (heure locale ou heure UTC);
- d) vent;
- e) visibilité;
- f) type d'avion;
- g) voie de circulation:
 - 1) dimensions (largeur/longueur);
 - 2) pentes;

h) détails de l'événement:

- 1) facteurs contributifs possibles (p. ex. encombrement de l'aire de travail, éclairage insuffisant, espace limité, procédure pas appliquée, travaux, marquage insuffisant ou trompeur).

5. Événements liés à un objet intrus(FOD)

a) type d'événement;

b) emplacement (piste, orientation, ou voie de circulation, poste de stationnement), emplacement du FOD, notamment, si possible, positions latérale et longitudinale;

c) date et heure (heure locale ou heure UTC);

d) description du FOD:

- 1) nom (si possible);
- 2) forme et dimensions;
- 3) matériau;
- 4) couleur;
- 5) origine [si connue : éclairage, infrastructure, travaux, animaux, avion, environnement (vent,etc.)].

6. Autres sorties (sortie de voie de circulation ou d'aire de trafic)

a) type d'événement;

b) lieu;

c) date et heure (heure locale ou heure UTC);

d) type d'avion;

e) voie de circulation:

- 1) dimensions (largeur/longueur);
- 2) pentes;
- 3) si c'est dans une section courbe : congés de raccordement (oui/non et caractéristiques);
- 4) voie de circulation contaminée (oui/non, et, dans l'affirmative, type de contaminant [neige fondante, neige, glace, autre (à spécifier)], profondeur du contaminant);

f) vent (direction et vitesse);

g) détails de la sortie (vitesse de sortie ou estimation, angle de l'avion avec le bord de voie de circulation, dans une section rectiligne ou courbe, causes de l'événement);

h) détails de l'emplacement de l'avion une fois arrêté.

7. Autres incursions (sur voie de circulation ou aire de trafic)

Mêmes données que pour le point 2 (atterrissage trop court).

8. Événements liés à un impact d'oiseau/d'animal

À remplir selon les données du système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS) (ingestion, collision). S'il n'y a pas eu collision, et si l'animal a été évité, il importe de connaître l'emplacement de l'animal au moment où la collision a été évitée.

9. Collisions au sol

a) type d'événement (collision au sol);

b) emplacement:

- 1) aire de trafic;
- 2) aire de manœuvre;
- 3) piste, voie de circulation;

- 4) contaminant (si pertinent : type et profondeur);
- 5) vent (si pertinent);
- c) date et heure (heure locale ou heure UTC);
- d) phase du vol (p. ex. sortie du poste de stationnement, roulage au départ, démarrage du moteur/refoulement);
- e) avion(s) impliqué(s):
 - 1) type(s) d'avion(s) et trajectoire;
- f) véhicule(s) concerné(s):
 - 1) type(s) de véhicule(s) et trajectoire;
- g) dommages matériels (aux avions et/ou véhicules/dommages humains et emplacement des dommages);
- h) phase de l'opération, s'il s'agit de services d'escale;
- i) description de la collision:
 - 1) vitesse estimée des deux véhicules et/ou avions;
 - 2) description des trajectoires des avion(s) et/ou véhicule(s).

Les collisions au sol dans les quelles aucun avion n'est impliqué pourraient être des incidents et faire l'objet d'investigations dans le cadre du SGS d'aérodrome

SUPPLEMENT : PROCESSUS DE CERTIFICATION INITIALE

Le processus de certification initiale pour un aérodrome déjà opérationnel peut être résumé comme suit:

Phase 1 : Préparation pour la certification

- a) dès qu'un aérodrome répond aux critères juridiques pour la certification, une réunion aura lieu entre la DGAC et l'exploitant d'aérodrome;
- b) lors de cette réunion, la DGAC présente à l'exploitant d'aérodrome le processus de certification et les délais ; l'exploitant d'aérodrome élabore le manuel d'aérodrome dès qu'il entame le processus de certification initiale, afin de le soumettre au plus tard six mois après la réunion;
- c) au cours de cette période de six mois, la DGAC:
 - 1) réalise les inspections techniques, afin que les résultats soient disponibles pour la vérification sur site;
 - 2) constitue l'équipe de vérification sur site au moins deux mois avant la date butoir pour la soumission du manuel d'aérodrome, et informe l'exploitant d'aérodrome en ce qui concerne les membres de cette équipe.

Phase 2. Envoi du dossier de demande de certificat d'aérodrome à la DGAC

L'exploitant d'aérodrome qui sollicite un certificat d'aérodrome doit déposer un dossier de demande en formats papier et électronique, si possible, auprès de la DGAC. Ce dossier comporte les pièces indiquées dans le règlement Fixant les conditions de certification des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique.

La vérification du dossier se fait conformément à la liste de vérification établit par la DGAC relative à la recevabilité du dossier de certification.

Une vérification primaire du manuel d'aérodrome est effectuée selon la liste de vérification établit relative à la recevabilité du manuel d'aérodrome.

Le délai pour la soumission de la partie SGS du manuel d'aérodrome pourra être plus long, mais il ne dépassera cependant pas six mois supplémentaires;

Phase 3. Constitution de l'équipe d'audit documentaire

La DGAC constitue d'équipe d'audit documentaire et lui transmet le dossier de demande de certificat d'aérodrome pour étude documentaire. Cette phase dure au plus 3 jours ouvrables.

Phase 4. Étude documentaire et formulation des constatations y afférentes:

L'équipe d'audit documentaire procède à l'audit documentaire du manuel d'aérodrome et ses annexes et inscrit ses constatations sur la liste de vérification relative à l'audit documentaire.

Au terme de cette phase qui peut durer jusqu'à près de 22 jours ouvrables, l'équipe d'audit propose :

- soit d'entamer directement la phase d'audit sur site,
- soit de demander la résolution par l'exploitant d'aérodrome des constatations formulées,
- soit le refus du dossier de certification en précisant les raisons.

Phase 5. Envoi du résultat de l'audit documentaire à l'exploitant d'aérodrome

La DGAC envoie le résultat de l'audit documentaire à l'exploitant d'aérodrome et l'invite à prendre les mesures nécessaires afin de pallier aux constatations formulées. Cette phase dure un jour ouvrable.

Phase 6. Envoi de la réponse de l'exploitant d'aérodrome

Après avoir apporté les rectifications nécessaires au dossier de demande de certificat d'aérodrome par la prise en compte des constatations formulées par l'équipe d'audit documentaire, l'exploitant d'aérodrome doit envoyer de nouveau à la DGAC les corrections et le complément documentaire, le cas échéant, et ce, dans un délai de 12 jours ouvrables.

Phase 7. Examen de la réponse de l'exploitant d'aérodrome

L'équipe d'audit documentaire examine la réponse de l'exploitant en regard des constatations qui lui ont été adressées et propose dans un délai de 4 jours ouvrables :

- soit d'entamer la phase d'audit sur site,

— soit le refus du dossier de certification en précisant les raisons.

Phase 8. Notification à l'exploitant d'aérodrome de la recevabilité du manuel d'aérodrome

Avant d'entamer l'audit sur site, la DGAC doit notifier à l'exploitant la recevabilité du dossier de certification, et ce, dans un délai d'un jour ouvrable, après l'achèvement de l'étude documentaire.

Phase 9. Préparation de l'audit sur site

L'équipe d'audit sur site, désignée par la DGAC utilise au cours de l'audit sur site, la liste de vérification relative à l'audit sur site, la mettre à jour en cas de besoin. Le chef d'équipe d'audit doit élaborer, en concertation avec le point de contact désigné par l'exploitant, un projet de planning d'audit sur site comportant entre autres les parties à auditer, les noms des auditeurs et leurs vis-à-vis désignés par l'exploitant.

Ce projet de planning et la liste de vérification doivent être communiqués à l'exploitant au plus tard 7 jours ouvrables avant la date de début de l'audit sur site.

Phase 10. Audit sur site

Cette phase peut durer jusqu'à 7 jours ouvrables. Lors de la réunion d'ouverture, le planning d'audit est arrêté définitivement. Par ailleurs, au terme de chaque journée d'audit, l'équipe d'audit sur site présente ses constatations à l'exploitant d'aérodrome. Enfin, lors de la réunion de clôture, l'équipe d'audit présente à l'exploitant une synthèse des constatations. Ce dernier peut, à cet effet, demander à l'équipe d'audit d'enlever certaines si des actions correctives ont été prises in situ et avant le départ de l'équipe d'audit et que les preuves nécessaires ont été fournies.

Le délai pour la vérification sur site du SGS pourra être plus long, mais cette vérification sera néanmoins effectuée au moins trois mois avant la date butoir pour la certification, pour être en accord avec la période requise de deux mois pour que l'exploitant et la DGAC définissent un plan d'action correctrice accepté.

Phase 11. Rédaction et envoi du rapport intérimaire d'audit

L'équipe d'audit doit élaborer un rapport intérimaire d'audit qui doit être envoyé par la DGAC à l'exploitant d'aérodrome dans un délai de 14 jours ouvrables.

Phase 12. Envoi du plan d'actions correctrices par l'exploitant

L'exploitant d'aérodrome doit soumettre à la DGAC son plan d'actions correctrices et ses commentaires sur le rapport intérimaire d'audit, et ce, dans un délai de 14 jours ouvrables.

Phase 13. Examen de la réponse de l'exploitant d'aérodrome et élaboration du rapport d'audit final

Au cours de cette phase qui peut durer jusqu'à 12 jours ouvrables, l'équipe d'audit sur site doit examiner la réponse de l'exploitant en regard des constatations figurant dans le rapport d'audit intérimaire, élaborer le rapport final d'audit, si nécessaire, et proposer:

- soit la délivrance d'un certificat d'aérodrome,
- soit le refus de délivrance d'un certificat d'aérodrome, en précisant les raisons.

Phase 14. Notification du résultat de l'audit:

La DGAC doit communiquer le rapport final d'audit, les manuels d'aérodromes approuvés, le certificat d'aérodrome,..., et ce, immédiatement après avoir obtenu l'approbation du Ministre du Transport.