



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

DIX-HUITIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE DE LA REGION AFI (APIRG/18) (27 – 30 mars 2012)

**Point 1 de l'ordre du jour: Suivi des résultats de la 17ème réunion du Groupe APIRG et
de la réunion régionale spéciale de navigation aérienne (SP
AFI RAN/08**

1.2 Examen de l'état de mise en œuvre des conclusions et décisions de la réunion APIRG/17

LES DEFIS QUI SE POSENT CONTRE LA CERTIFICATION DES AERODROMES DANS LA REGION AFI

(Présenté par le Kenya)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Ce document fait la revue de la Conclusion d'APIRG/17 lié à la situation de mise en œuvre du besoin de la certification des aéroports dans la région AFI. Ce document débat les défis occasionnels associés à la certification d'aéroports en générale et la mise en œuvre de Conclusion d'APIRG/17, en particulier 17/10.

L'action par la réunion est au 4^{ème} paragraphe.

REFERENCES

Le Rapport APIRG/17
L'OACI Annexe 14

Objectif(s) stratégique(s) de l'OACI: A

1. INTRODUCTION

1.1 Générale

1.1.1 Suite aux provisions de annexe 14 de l'OACI, paragraphe 1.4, la certification d'un aéroport signifie aux exploitants d'aéronefs et des autres organisations opérant dans l'aéroport que les installations aéroports et les opérations atteignent les spécifications requises et que l'aéroport a, conformément à l'autorité de certification, la capacité à maintenir ces spécifications pour la période de validité du certificat.

1.2 Conclusions APIRG/17

1.2.1 La réunion d'APIRG/17 qui s'est tenue à Ouagadougou, Burkina Faso, 02-06 août 2010 a révisé la situation de mettre en œuvre de la certification d'aérodromes dans la région AFI. La réunion a reconnu les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des dispositions de certification de l'annexe 14 de l'OACI dont le manque d'engagement envers le processus de certification et le manque de pouvoirs d'exécution appropriés des inspecteurs d'aérodromes dans la région. Par la suite, la réunion a exhorté aux États à revoir leur cadre législatif en ce qui concerne l'imposition de restrictions d'exploitation et des sanctions aux aérodromes et à également a exhorté les exploitants d'aérodromes de s'engager à la certification de leurs aérodromes par 2011.

2. DISCUSSION

2.1 L'imposition de restrictions d'exploitation et des sanctions aux aérodromes

2.1.1 La Conclusion 17/10 d'APIRG/17 a exhorté aux états à revoir leur cadre législatif pour prendre à bord de l'imposition de restrictions d'exploitation et des sanctions aux aérodromes dans les cas où des non-conformités ont été identifiés. Du perspectif de la surveillance, un mécanisme de sécurité bien définie avec l'appui d'une législation appropriée est nécessaire pour donner effet à la surveillance de la sûreté des aérodromes. Cela implique la mise en place d'un régime de réglementation qui, entre autres donne le pouvoir aux inspecteurs de la AAC à imposer des restrictions d'exploitation et / ou des sanctions dans le cadre de la mesure d'exécution. Un certain nombre d'aérodromes internationaux dans la région AFI sont exploités par les gouvernements ou les organisations gouvernementales en vertu de pouvoirs délégués. Ces aérodromes sont considérés comme des pôles économiques des États, car ils agissent comme les principaux points d'accès aux marchés internationaux. Toute tentative par le régulateur d'imposer une restriction majeure ou de sanction sur ces aérodromes peuvent, en fonction de la gravité résultant de la restriction ou la sanction, peut entraîner l'intervention gouvernementale du haut niveau de haut.

2.1.2 Dans ce contexte, les exploitants d'aérodromes appartenant à l'État ou exploités par l'État se sentir protégés et sont convaincus que leurs aérodromes peuvent continuer à fonctionner sans interruption, même sans le certificat d'aérodrome requis.

2.2 L'engagement à la certification des exploitants d'aérodrome.

2.2.1 Les aérodromes internationaux pour la plupart fonctionnent comme des entités commerciales et ont tendance à consacrer davantage des ressources vers les activités qui génèrent des revenus. Conclusion 17/10 de la réunion du 17 APIRG a exhorté les exploitants d'aérodromes de s'engager à la certification de leurs aérodromes par 2011. Malgré l'expiration de ce délai, un certain nombre d'aérodromes internationaux dans la région AFI restent non certifié. Engagement dans le processus de certification devrait permettre aux exploitants d'aérodromes d'établir la base d'une surveillance continue de la conformité aux exigences de sûreté et de faciliter la mise en place des structures organisationnelles appropriées et opérationnelles et des

systèmes de gestion, y compris les systèmes de gestion de la sûreté qui sont des conditions préalable à l'accorde d'un certificat d'aérodrome. La sûreté à l'aérodrome doit donc être considérée comme une pierre angulaire de la croissance à long terme et le maintien d'un aérodrome dans ce cas, l'accent devrait être sur la sûreté et non sur les bénéfices.

2.3 Promulgation d'information sur l'état de la certification d'aérodromes.

2.3.1 L'annexe 14 de l'OACI, paragraphe 2.13.1. exige aux états de fournir aux services d'information aéronautiques (SIA) appropriés, l'information sur la statue de la certification de leurs aérodromes pour la promulgation dans la publication d'information aéronautique d'état. Le but de cette promulgation c'est d'assurer que les unités SIA obtiennent des informations pour leur permettre de fournir des pré-informations mises à jour de vol. Même si la promulgation de cette information est une bonne façon de montrer l'engagement de l'État à la diffusion des données mise à jour d'aérodrome, certains États sont réticents à se conformer à cette exigence car elle a pour effet supplémentaire de l'exposition des aérodromes non certifiés au public voyageur avec des répercussions économiques négatives. Sans doute, du point de vue de la sûreté, les implications de l'exploitation d'un aérodrome qui n'est pas certifié par l'autorité de certification devrait emporter de loin sur les conséquences économiques négatives en termes de renforcement de la confiance chez les utilisateurs de l'aérodrome.

3. CONCLUSIONS

3.1 Il est évident que la certification des aérodromes utilisés pour les opérations internationales exigera des efforts conjugués et de la coopération par le régulateur, l'exploitant de l'aérodrome et le gouvernement. Ayant au cadre effective d'exécution sur place fournit une bonne base pour la surveillance de la sûreté et l'autonomisation des inspecteurs. L'imposition de restrictions ou des sanctions en tant que base pour l'application a besoin du soutien des gouvernements des Etats en particulier, pour les aérodromes qui sont soit détenus ou exploités par le gouvernement ou des agences gouvernementales. Un exploitant d'aérodrome qui reconnaît les répercussions sur la sûreté de l'exploitation d'un aérodrome qui n'a pas été certifié devrait être en mesure de s'engager dans le processus de certification et de diriger les ressources nécessaires en vue d'activités de la sûreté afin d'assurer la durabilité à long terme de l'aérodrome. En outre, il est important que les États promulguent des informations concernant l'état de la certification de leurs aérodromes afin que les utilisateurs des aérodromes puissent être assurés que les installations de l'aérodrome et des opérations sont continuellement aux niveaux de sûreté requis.

4. SUITE À DONNER

4.1. La réunion est invitée à;

- a) discuter et de suggérer des façons de faire face aux défis rencontrés par les États à imposer des restrictions d'exploitation et/ou des sanctions aux aérodromes qui sont possédés ou exploités par les gouvernements ou des organisations gouvernementaux.

- b) discuter de la poursuite du fonctionnement des aéroports internationaux sans la certification requise et de suggérer des façons de résoudre les problèmes liés à la promulgation des informations mise à jour sur l'état de la certification des aéroports dans la région AFI.

-FIN-