



## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### Vingt-sixième réunion du Groupe régional Afrique – Océan indien de planification et de mise en œuvre (APIRG/26)

7 - 8 novembre 2023

#### Point 3 de l'ordre du jour : Mise en œuvre des objectifs, cibles et indicateurs de la navigation aérienne, y compris les priorités fixées dans le plan régional de navigation aérienne

##### 3.6. Autres initiatives de la navigation aérienne

#### FACILITATION DE L'ENLEVEMENT DES AÉRONEFS ACCIDENTELLEMENT IMMOBILISÉS

(Présenté par le Rwanda)

<b>RÉSUMÉ</b>	
<p>Cette note présente une mise à jour sur les activités du Rwanda sur les questions opérationnelles et de sécurité liées aux opérations des aéroports en cas d'accident ou d'incident. Le document examine la disponibilité de l'équipement d'enlèvement d'aéronefs en Afrique et fournit une mise à jour sur l'équipement et les services d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés au Rwanda.</p>	
<p>Les mesures prises par la Réunion se trouvent au paragraphe 3.</p>	
<i>Objectifs stratégiques</i>	<p>La présente note porte sur les objectifs stratégiques suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sécurité aérienne</li> <li>• Accidents et incidents</li> <li>• Capacité et efficacité de la navigation aérienne</li> <li>• Facilitation</li> <li>• Développement économique</li> </ul>
<i>Références:</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Annexe 14 de l'OACI, Vol 1</li> <li>• Annexe 9 de l'OACI</li> <li>• OACI Doc 9137 Partie 5</li> </ul>

## 1 INTRODUCTION

1.1 L'annexe 14 — Aérodromes, Volume I — Conception et exploitation des aérodromes, 9.3.1, précise que chaque aérodrome doit établir un plan compréhensible pour l'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé sur l'aire de mouvement, ou à proximité de celle-ci, et un

coordonnateur désigné pour mettre en œuvre ce plan, si nécessaire.

1.2 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) définit les responsabilités relatives à l'enlèvement en temps opportun d'un aéronef accidentellement immobilisé dans le document 9137 de l'OACI Airport Service Manual (ASM), partie 5. Il stipule que « *les responsabilités de l'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé incombe non seulement à l'exploitant de l'aéronef, mais aussi à l'État et à l'exploitant de l'aérodrome. Pour qu'une opération d'enlèvement d'aéronef commence et se termine le plus rapidement possible, toutes les parties doivent être rapidement facilitées et avoir déjà mis en place les procédures appropriées. Une opération d'enlèvement efficace nécessite une planification suffisante et un équipement de récupération facilement accessible.*

1.3 En 2022, au moins 143 incidents impliquant des aéronefs accidentellement immobilisés se sont produits dans le monde, soit une moyenne de 3 incidents par semaine (selon le rapport 2022 sur les statistiques d'enlèvement des aéronefs de RESQTEC). Avec 13 % des incidents d'aéronefs en panne survenus en Afrique, la région AFI affichait l'un des taux d'accidents les plus élevés en matière de sorties de piste. Ces incidents entraînent des fermetures de pistes et d'aéroports qui, en moyenne, prennent 17 heures à résoudre. Bien que la majorité des incidents appartiennent à la catégorie I (c'est-à-dire les incidents légers tels qu'une crevaison, l'enlèvement du train d'atterrissage, etc.), la durée moyenne de fermeture d'une piste ou d'un aéroport demeure élevée. L'opération de récupération la plus longue a duré au moins 168 heures (sept jours).

## 2. DISCUSSION

### 2.1 Responsabilité de l'enlèvement d'un aéronef accidentellement immobilisé

2.1.1 Les aéroports ne peuvent pas se permettre d'attendre 24 heures, voire une semaine, avant qu'un aéronef accidentellement immobilisé ne soit retiré de la piste. Une fermeture de piste aussi longue entraîne une perte financière énorme pour les aéroports. D'après les statistiques susmentionnées, il est évident que les exploitants d'aéronefs et d'aéroports manquent souvent de la préparation requise, du personnel qualifié et de l'équipement (par ex., équipement de levage d'aéronefs, équipement de déplacement d'aéronefs, équipement de soutien) pour effectuer une opération d'enlèvement d'aéronef rapide et sécuritaire.

2.1.2 Bien que l'exploitant de l'aéronef reste toujours responsable de ce qu'il arrive à son aéronef, l'opération d'enlèvement proprement dite de l'aéronef peut être sous-traitée à des autorités compétentes telles que l'exploitant de l'aéroport ou d'autres tiers. Cela permettra d'enlever en temps opportun l'aéronef en panne et de reprendre les opérations.

### 2.2 Disponibilité de l'équipement d'enlèvement d'aéronef en Afrique et au Rwanda

2.2.1 Un incident d'enlèvement d'aéronef peut se produire à tout moment et dans toutes les conditions météorologiques, avec des degrés d'ampleur variables. Ces opérations de retrait peuvent aller d'un débogage mineur à des événements majeurs, y compris des trains d'atterrissage endommagés ou manquants. Bien que les incidents ne puissent pas être prédits, ils peuvent être anticipés et préparés.

2.2.2 Rwanda Airports Company a fait l'acquisition d'un équipement de pointe pour l'enlèvement d'aéronef, capable d'exploiter une gamme d'aéronefs allant du code A au code F, et

disponible à l'aéroport international de Kigali. Cet équipement, en cas de besoin, peut être utilisé pour desservir la plupart des aéroports d'Afrique en six heures.

2.2.3 Un enlèvement efficace de l'aéronef nécessite :

- Planification : Les exploitants d'aéroports et d'aéronefs sont tenus d'avoir des plans d'enlèvement des aéronefs qui comprennent le débogage, la récupération et la récupération des aéronefs ;
- Préparation :
  - *Formation*. Identifier les besoins de formation de tout le personnel en fonction de la compétence, de l'expertise et du risque de danger lié au poste et au type de travail afin d'assurer un plan d'enlèvement d'exécution efficace/efficient en ce qui concerne l'équipement.
  - *Personnel qualifié* : Seul un personnel compétent doit effectuer l'exercice d'enlèvement afin de s'assurer qu'aucun autre dommage n'est subi pendant le processus. Cela est basé sur les antécédents, l'expertise, la formation et l'expérience de la personne.
  - *Équipement* : Selon l'aéronef et l'incident, différents équipements sont nécessaires pour assurer un enlèvement sûr et efficace.
  - *Pratique* : Conformément à la partie 5 du Doc 9137 de l'OACI, il est suggéré que l'exploitant d'aérodrome, en collaboration avec les exploitants d'aéronefs, organisent régulièrement des exercices de simulation afin d'anticiper divers scénarios d'enlèvement d'aéronefs et leurs résultats prévus.
- Récupération : L'aéronef accidentellement immobilisé doit être retiré en temps opportun et de manière efficace. Si l'exploitant de l'aéronef n'assume pas la responsabilité de l'opération d'enlèvement, l'exploitant de l'aérodrome peut assumer la responsabilité et confier l'enlèvement à un tiers ; et
- Procédures de rapport : La coordination entre l'État, l'exploitant de l'aéroport, l'exploitant d'aéronefs, l'autorité d'enquête et l'assureur est essentielle pour assurer l'enlèvement des aéronefs dans les délais.

2.2.5 Le Rwanda continuera de collaborer étroitement avec les États Membres et l'industrie pour adopter une approche globale et collaborative de l'enlèvement des aéronefs afin d'assurer la sécurité des opérations dans l'écosystème de l'aviation.

### 3 MESURES PRISES PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) prendre note de l'information fournie dans ce document ; et
- b) encourager les États et les exploitants qui pourraient avoir besoin des services de d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisé de bien vouloir contacter le Rwanda.