



NOTE DE TRAVAIL

**RÉUNION RÉGIONALE SPÉCIALE DE NAVIGATION AÉRIENNE (RAN)
AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)**

Durban (Afrique du Sud), 24 – 29 novembre 2008

Point 5 : Élaboration d'un ensemble de programmes de travail complets dans le domaine de la sécurité (Comité sur la sécurité)

**ÉLÉMENTS INDICATIFS DE L'OACI CONCERNANT LA DÉLIVRANCE
DE PERMIS D'EXPLOITATION AÉRIENNE**

(Note présentée par l'Afrique du Sud)

SOMMAIRE

La présente note met en relief la nécessité de trouver un moyen pour permettre aux autorités africaines d'autoriser l'exploitation de services aériens en utilisant au départ des aéronefs loués avec équipage, et en combinant la location d'aéronefs avec équipage auprès d'États conformes aux normes de l'OACI et une supervision exercée par les autorités compétentes de l'aviation civile de ces États. Ce moyen permettrait de développer un transport aérien durable et sûr pour les citoyens de l'Afrique comme pour ceux d'autres parties du monde où il n'existe pas actuellement de transport aérien fiable. Il est donc recommandé que l'OACI élabore des procédures permettant à un État de délivrer un permis d'exploitation aérienne (AOC) sur la base de l'existence d'un AOC délivré par un État entièrement conforme aux normes de l'OACI comme mesure de transition jusqu'à ce que la compagnie aérienne exploite ses routes de façon stable et soit pleinement conforme aux spécifications de son autorité de l'aviation civile en ce qui concerne le permis et la supervision.

La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Il y a actuellement plus de 60 compagnies aériennes africaines interdites en Union européenne (UE). La raison principale de cette interdiction est l'incapacité des administrations de l'aviation civile (AAC) de la plupart des États africains, ainsi que d'autres États ailleurs dans le monde, de définir et d'appliquer des spécifications efficaces et d'exercer par la suite la supervision nécessaire pour délivrer des permis d'exploitation aérienne (AOC) dans des conditions diverses.

1.2 Le problème se pose particulièrement lorsqu'un aéronef est exploité en vertu d'un AOC d'un État, mais qu'il est loué avec équipage par un exploitant qui est également titulaire d'un AOC d'un autre État. Il devient alors très difficile de déterminer qui est effectivement responsable de l'exploitation de l'aéronef et de l'application de règles de sécurité : le loueur provenant d'un État ou le

preneur provenant d'un autre État. Cette situation amène aussi à penser aux *pavillons de complaisance*.

1.3 L'OACI fonde la délivrance des AOC sur deux critères : premièrement, l'autorité de réglementation doit avoir les moyens et la capacité de définir les conditions requises, de vérifier si le titulaire de l'AOC s'y conforme et d'exercer une surveillance continue par la suite ; deuxièmement, l'exploitant qui utilise ses propres aéronefs doit mettre en place un système opérationnel montrant qu'il est capable d'assurer un service sûr et de maintenir le niveau de sécurité.

1.4 La délivrance initiale d'un AOC exige que l'aéronef utilisé soit inscrit au registre de l'État qui délivre l'AOC et que l'exploitant soit établi dans cet État ; autrement dit, l'AOC est délivré par l'État de l'exploitant. Ce n'est qu'après que l'AOC est délivré qu'il est possible d'envisager d'en modifier les spécifications d'exploitation pour permettre l'exploitation d'aéronefs loués, avec ou sans équipage. Lorsque ces types de location sont utilisés, l'OACI escompte que les États concernés passeront les accords prévus à l'article 83 bis.

1.5 Il n'existe pas actuellement d'éléments indicatifs OACI sur la façon de délivrer des AOC lorsque les aéronefs sont exploités en vertu d'un contrat de location avec équipage. Les États sont donc obligés d'appliquer la méthode actuelle qui consiste à délivrer d'abord l'AOC puis à en modifier les spécifications pour tenir compte des aéronefs loués avec équipage.

1.6 La réalité est que l'Afrique a besoin d'exploitants supplémentaires pour développer son industrie de l'aviation, mais le coût de l'accès au marché est prohibitif. Le processus de certification initiale est un exercice très cher qui a eu pour principal résultat d'amener les pays moins développés à délivrer des AOC « fondés » sur l'AOC de l'État d'où sont loués les aéronefs avec équipage. En fait, pour l'Afrique, la méthode de délivrance des AOC et les coûts qui s'y rattachent interdisent l'établissement de services aériens viables et dignes de confiance. Ce qui se passe actuellement c'est que ce sont les personnes moins dignes de confiance qui interviennent dans le processus, soit en contournant les spécifications, soit en obtenant des AOC par le biais d'une ingérence politique.

2. ANALYSE

2.1 Pour assurer le développement durable et sûr du transport aérien pour les citoyens de l'Afrique, et d'autres parties du monde où il n'existe pas actuellement de transport aérien fiable, il est essentiel de trouver un moyen qui permette aux autorités africaines d'autoriser l'exploitation de services aériens en utilisant au départ des aéronefs loués avec équipage, et en combinant la location d'aéronefs avec équipage auprès d'États conformes aux normes de l'OACI et une supervision exercée par les autorités compétentes de l'aviation civile de ces États.

2.2 Cette méthode permettrait de mettre en place, tant à l'intérieur des États qu'entre les États, les services de transport aérien dont l'Afrique a grandement besoin et donnerait aux autorités locales de l'aviation civile le temps de développer leurs capacités et leurs compétences en matière de supervision. Elle permettrait aussi de transférer les capacités de supervision à l'État de l'exploitant proprement dit lorsque la viabilité des routes sera établie.

2.3 Sans cette initiative, il n'y a pas de moyen raisonnable d'établir une supervision sûre de la fourniture des services aériens en Afrique.

3. RÉSUMÉ

3.1 Il est donc recommandé que l'OACI élabore des procédures permettant à un État de délivrer un AOC sur la base de l'existence d'un AOC délivré par un État entièrement conforme aux

normes de l'OACI comme mesure de transition jusqu'à ce que la compagnie aérienne exploite ses routes de façon stable et soit pleinement conforme aux spécifications de son autorité de l'aviation civile en ce qui concerne le permis et la supervision. Pour assurer une représentation mondiale dans l'élaboration des éléments indicatifs, il est proposé que l'OACI crée un groupe de travail chargé d'élaborer des normes et pratiques recommandées (SARP) et les éléments indicatifs correspondants sur les responsabilités en matière de location avec équipage et de supervision.

4. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

4.1 La réunion est invitée à approuver la recommandation suivante :

Recommandation 5/x — Appui aux États pour la prévention des accidents

Il est recommandé que l'OACI :

- a) élabore sans délai des éléments indicatifs sur les responsabilités des États en ce qui concerne la location d'aéronefs avec équipage et la supervision ;
- b) mette à disposition des compétences dans les bureaux régionaux pour aider les États africains dans ce domaine.

— FIN —