



**ORGANIZATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE ORIENTALE ET AUSTRALE**

**DIXIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE LA PLANIFICATION
OPÉRATIONNELLE D'AÉRODROME (AOP/SG/10) (NAIROBI,
KENYA, 5-7 AOÛT 2013)**

Point 3 de l'ordre du jour: Examen des carences dans le domaine AOP

TITRE: Problématique de la certification des aéroports dans la région ASECNA

(Note présentée par le Projet COSCAP-UEMOA)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE
La présente note fait état de la problématique de la certification des aéroports des Etats membres de l'ASECNA où se côtoient plusieurs acteurs (ASECNA Communautaire, ASECNA Activités Nationales ou autre Structure indépendante de gestion des aéroports, sociétés d'assistance,), fonctionnant de façon autonome sans aucune hiérarchie. Le postulant au certificat d'aérodrome n'est généralement pas formellement désigné ; ses responsabilités et interactions avec les autres parties prenantes ainsi que les obligations de chacune des parties en matière de gestion de la sécurité ne sont pas établies. Enfin, l'absence de mécanismes efficaces de coordination entre les acteurs concernés handicape le processus de certification des aéroports conformément aux exigences de l'OACI. Action : La réunion est invitée à : - prendre en compte les informations contenues dans cette note de travail ; - examiner le souhait formulé dans les suites à donner Références: - Annexe 14 de l'OACI - Doc 9774

1 INTRODUCTION

1.1 Les résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) ont révélé que beaucoup d'États ont des difficultés à s'acquitter de leurs obligations en matière de certification des exploitants d'aéroports et de supervision de la sécurité.

1.2 La certification d'un aéroport répond aux exigences de sécurité de l'aviation civile et concerne toutes les entités exerçant sur un aéroport des activités couverts par le champ de certification tel que défini dans la Doc 9774 de l'OACI.

2 DISCUSSION

2.1 Dans la sous-région, l'exploitation technique des aéroports est morcelée entre les structures de l'ASECNA (Activités aéronautiques nationales, Activités Communautaires) et des entités indépendantes (publiques ou privées) chargées de la gestion du domaine aéroportuaire sans aucune hiérarchie laissant libre court aux influences de divers ordres (politiques, ...).

2.2 D'autres structures comme les administrations de l'aviation civile dans certains cas (gestion des travaux d'infrastructures sur l'aéroport, délivrance de permis de conduire côté piste, ...), l'armée, les sociétés d'assistance en escale (à qui sont souvent léguées des responsabilités de la gestion de l'aire de trafic), des compagnies pétrolières, ... prennent également activement part à des activités touchant à la sécurité de l'exploitation et partant à la certification des aéroports.

2.3 Du fait de ce problème organisationnel, certaines questions vitales pour la sécurité de l'aérodrome restent sans responsabilité réelle. On pourrait citer la question du plan d'urgence, de la lutte contre le risque animalier, de la dotation des aérodromes situés près de marécages ou d'étendues d'eau d'équipements de sauvetages appropriés,

2.4 La situation ci-dessus décrite pose certaines questions qui peuvent se résumer comme suit : A qui donner le certificat (ASECNA Activités nationales, ASECNA Activités Communautaires, autres exploitants, ...) ? Quels mécanismes de coordination existent entre ces entités ? Quel est le niveau de responsabilité du détenteur du certificat sur les activités des autres parties prenantes ? De quelle autorité dispose-t-il sur les autres parties ? A-t-il la possibilité de passer en revue les activités des autres parties prenantes lors de ses audits internes dans le cadre du SGS ? Le détenteur du certificat a-t-il l'autorité et la capacité technique et financière nécessaires pour résoudre les problèmes de sécurité sur l'aérodrome ? Quelles sont les rapports (sur la gestion de la sécurité) entre l'ASECNA Activités nationales, l'ASECNA Activités Communautaires et le Siège sur les aéroports entièrement gérées par l'ASECNA ? Qui est responsable des activités non définies dans les conventions de concession ?, Etc.

3 CONCLUSION

3.1 Dans un tel contexte, nous convenons que la certification de l'aéroport requiert la désignation d'une seule entité responsable ayant des pouvoirs suffisants pour coordonner l'ensemble des acteurs impliqués dans le processus de certification. L'efficacité du processus de certification des aéroports dépendra en grande partie du choix de cette entité. Cette désignation dont la responsabilité incombe à l'Etat à travers les conventions de concession avec les exploitants d'aérodromes, n'est pas faite de manière formelle dans la plupart des cas.

3.2 Il en est de même des interactions, responsabilités et obligations entre le postulant désigné et les autres parties prenantes en matière de gestion de la sécurité qui devront être formellement établies afin de permettre une gestion efficace de la sécurité sur l'aérodrome. Ce travail (qui peut avoir des répercussions sur certaines attributions et procédures opérationnelles des parties prenantes) incombe aux Etats, mais aussi en grande partie aux exploitants et fournisseurs de service dont l'ASECNA et passe par une large concertation dans un cadre de travail précis.

4 SUITES A DONNER

4.1 La Réunion est invitée à:

- prendre note des informations ci-dessus ;
- adopter le principe de formalisation au niveau de chaque Etat concerné, de la désignation d'une entité unique responsable de la certification sur chaque aéroport ;
- adopter le principe de formalisation au niveau de chaque Etat concerné, des interactions, responsabilités et obligations entre le postulant désigné et les autres parties prenantes en matière de gestion de la sécurité ;
- recommander fortement aux Etats de départir le processus de certification des aéroports des influences politiques ;
- recommander aux Etats de situer sur chaque aérodrome les responsabilités sur chacun des thèmes couverts par la certification ;
- adopter le principe de mise en place sur chaque aérodrome à cet effet, d'un cadre de travail réunissant les entités intervenant sur l'aérodrome, chargé d'élaborer des projets de textes/protocoles d'accord si nécessaires et d'assurer la mise en œuvre des recommandations qui en découlent.
