



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

**QUINZIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE  
PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/15)**

(Nairobi, Kenya, 26 – 30 septembre 2005)

**Point 4 de l'ordre du jour: Questions relatives à la navigation aérienne et à la sûreté de l'aviation  
(AVSEC)**

**4.1: Examen du rapport de la sixième réunion du Sous-groupe de planification  
opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG/6)**

(Note présentée par le Secrétariat)

**RESUME**

La présente note de travail présente le rapport de la sixième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodrome. Le Sous-groupe a reçu et passé en revue les actions de suivi prises sur les Conclusions et Décisions d'APIRG/14 approuvées par le Conseil de l'OACI. Il a examiné la liste des carences dans le domaine AOP et débattu longuement sur la préoccupation du Conseil concernant les faibles progrès enregistrés dans l'élimination des carences dans certains Etats. En outre, la réunion a passé en revue l'état des installations et services fournis aux aérodromes internationaux, en particulier en ce qui concerne le sauvetage et la lutte contre l'incendie; la réduction du risque aviaire et la planification d'urgence. La réunion a également examiné les progrès réalisés à ce jour par les Etats concernant l'exigence de l'Annexe 14, Volume I sur la certification des aérodromes ainsi que le rapport de l'Equipe de travail sur les NLA qui lui a été soumis.

La suite à donner par l'APIRG/15 est indiquée au paragraphe 10.1

**Référence:**

Rapport de la réunion régionale AFI/7 Doc. 9702

Rapport d'APIRG/14

Rapport de la 6<sup>e</sup> réunion du Sous-groupe AOP

**1. Introduction**

1.1 La sixième réunion de Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG/6) s'est tenue à Nairobi, Kenya du 11 au 13 mai 2005 et a vu la participation de 31 participants de 11 pays et 3 organisations internationales.

**2. Suite donnée aux Conclusions et Décisions de la 14<sup>ème</sup> réunion d'APIRG concernant les installations et services d'aérodrome :**

**2.1. Généralités**

2.1.1 La sixième réunion du Sous-groupe AOP (AOP/SG/6) examine les Conclusions et les Décisions de la 14<sup>ème</sup> réunion d'APIRG relatives aux progrès réalisés et à l'état de mise en œuvre des

installations et services d'aérodrome dans la région AFI. Un accent particulier est mis sur la préoccupation du Conseil de l'OACI quant au manque de progrès tangibles pour ce qui est de remédier, en totalité ou en partie, aux carences relevées dans le domaine AOP, notamment celles affectant négativement la sécurité de l'exploitation aérienne en région AFI.

## 2.2 Lutte contre le risque aviaire

2.2.1 La réunion note que, comme suite à la Conclusion 14/1 de la quatorzième réunion d'APIRG, certains Etats ont fait des efforts substantiels dans la lutte contre le risque aviaire et convient en conséquence que les ateliers organisés par les Bureaux Régionaux ESAF et WACAF de l'OACI ont atteint les résultats escomptés. Cependant, peu de résultats ont été observés là où des mesures ont été mis en oeuvre sans les études ornithologiques et environnementales appropriées. Pour obtenir des résultats significatifs, il est nécessaire d'adopter un ensemble de méthodes complémentaires. Il est également essentiel d'allouer des ressources suffisantes bien que les avantages tirés des ressources investies ne soient pas forcément perceptibles, surtout au début.

2.2.2 La réunion convient par la suite que la collecte, l'analyse et la communication par les Etats au système IBIS de l'OACI de tous les impacts d'oiseaux étaient essentielles et qu'aucun impact n'était trop mineur pour être ignoré. Par ailleurs, il est porté à l'attention de la réunion que, dans le texte de l'amendement N° 7 de l'Annexe 14, Volume I qui sera applicable à compter du 24 novembre 2005, la pratique recommandée en la matière a été élevée au rang de norme.

2.2.3 Compte tenu de ce qui précède, la réunion réitère la pertinence de la Conclusion 14/1 d'APIRG/14 et formule le projet de conclusion 6/1, libellé comme suit :

### **PROJET DE CONCLUSION 6/1 : COMMUNICATION DE COMPTES RENDUS D'IMPACTS D'OISEAUX A L'OACI**

**IL EST CONCLU QUE LES ETATS S'ASSURENT QUE TOUS LES IMPACTS D'OISEAUX (QUELLE QUE SOIT LA TAILLE DE L'OISEAU) SOIENT COMMUNIQUEES A L'OACI POUR INCLUSION DANS LA BASE DE DONNEES DU SYSTEME IBIS.**

## 2.3 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLI)

2.3.1 La réunion AOP/SG/6 prend note du point de vue exprimé par la quatorzième réunion d'APIRG, notamment au sujet des progrès substantiels accomplis dans la mise en oeuvre des prescriptions du Plan de Navigation Aérienne AFI et de l'Annexe 14, Volume 1 en ce qui concerne les SSLI et en raison de la création de plus en plus d'autorités aéroportuaires autonomes et de la participation progressive du secteur privé à la propriété des aéroports. La réunion reconnaît cependant que plusieurs aéroports situés près de grandes étendues d'eau ou de zones marécageuses n'ont rien prévu de spécifique pour le SLI dans pareil environnement. Cette question fait l'objet de discussions additionnelles au point 4 de l'ordre du jour.

## 2.4 Plan d'urgence d'aérodrome (AEP)

2.4.1 Après en avoir discuté longuement, la réunion convient que le niveau de mise en oeuvre de l'exigence relative à la planification d'urgence d'aéroport était insuffisant. Les ateliers organisés par les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI ont permis de relever des irrégularités telles que celles qui sont citées ci-dessous ;

- a) Certains plans d'urgence (AEP) ont été copiés ailleurs sans qu'il soit dûment tenu compte du contexte local particulier des Etats dans lesquels ces AEP allaient servir ;

- b) Plusieurs autres plans ont été isolément élaborés par un individu, puis imposés purement et simplement aux autres partenaires ;
- c) Il n'y a pas eu suffisamment de sensibilisation parmi les partenaires, notamment ceux qui ne sont pas basés aux aéroports ;
- d) Certains Etats disposent de plans d'urgence non mis à jour régulièrement ;
- e) Certains Etats encore possèdent des plans qui n'ont jamais été testés comme il se doit.

2.4.2 La réunion constate que la plupart des soi-disant exercices d'urgence à grande échelle effectués en vue de satisfaire aux exigences de l'Annexe 14 n'étaient, en réalité, rien que de simples exercices d'extinction de feu. Plusieurs de ces exercices ne sont suivis ni de critique minutieuse, ni d'une évaluation à des fins de mise à jour et d'amélioration des plans d'urgence. Dans un souci d'amélioration dans ce domaine, les Etats sont encouragés à faciliter, autant que faire se peut, la participation des Bureau régionaux de l'OACI à la planification, à l'organisation et à l'observation des exercices à grande échelle. En conséquence, la réunion réaffirme la Conclusion 12/6 d'APIRG/12 et formule le projet de conclusion qui suit :

**PROJET DE CONCLUSION 6/2 : CONDUITE D'EXERCICES D'URGENCE A GRANDE ECHELLE**

**IL EST CONCLU QUE LES ETATS QUI PREVOIENT D'ORGANISER DES EXERCICES A GRANDE ECHELLE, ENVISAGENT D'INVITER LE BUREAU REGIONAL DE L'OACI ET D'AUTRES ETATS POUR Y PARTICIPER OU LES ASSISTER LORS DES SESSIONS D'EVALUATION.**

2.4.3 Concernant la question d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés, la réunion est informée par le Ghana de la disponibilité, à Accra, d'un équipement d'enlèvement pour le Boeing 747-400 ainsi que d'une équipe d'agents SLI formés et certifiés en matière d'enlèvement et pouvant être mobilisés dans les plus brefs délais. Des opérations d'enlèvement ont déjà été réalisées avec succès à cinq aéroports de la région au cours des deux dernières années. Les Etats qui en éprouvent éventuellement le besoin pourraient contacter les autorités ghanéennes.

**2.5 Certification des aérodromes**

2.5.1 La réunion abonde dans le sens de l'avis exprimé par APIRG/14 selon lequel très peu de progrès avaient été accomplis dans la mise en œuvre de l'exigence de certification des aérodromes, tout en sachant que la norme de l'Annexe 14 concernant cette exigence est entrée en vigueur le 27 Novembre 2003. Ce bas niveau de mise en œuvre est constaté après que les Bureaux ESAF et WACAF de l'OACI aient organisé des ateliers de formation sur cette question qui fera l'objet de discussions plus élargies dans le cadre de l'examen du point 4 de l'ordre du jour.

**2.6 Incidences des nouveaux avions de plus grandes dimensions (NLA) dans la région AFI**

2.6.1 La réunion reconnaît le fait que le développement et la construction de l'Airbus A380 sont déjà un fait accompli et que le premier vol d'essai a eu lieu le 28 Février 2005. Il est noté que l'OACI a publié une circulaire sur l'exploitation, aux aérodromes existants, des NLA. Cette circulaire contient des éléments indicatifs permettant d'entreprendre les études aéronautiques nécessaires à la préparation des aérodromes du code E qui prévoient d'accueillir les avions NLA sans compromettre la sécurité. Cette question est traitée plus en détail au titre du point 5 de l'ordre du jour.

### 3. Examen des carences dans le domaine AOP

3.1 Le Sous-groupe note également avec satisfaction les efforts fournis par certains Etats pour remédier aux carences en dépit de la modicité des ressources et convient que ces efforts doivent être encouragés et poursuivis. Toutefois, il reste encore beaucoup à faire étant donné que la liste des carences n'a pas été sensiblement réduite. Au contraire, en raison de l'introduction de l'exigence de certification des aérodromes que plusieurs Etats n'ont pas mis en œuvre, cette liste s'est agrandie. Le Sous-groupe convient que les rubriques prévues sur la liste des carences ne donnent pas aux Etats la possibilité d'indiquer les efforts en cours, mais qui n'ont pas atteint un stade où la carence peut être considérée comme éliminée.

3.2 Le Sous-groupe note qu'au nombre des carences les plus courantes et persistantes figurent le manque de clôtures adéquates aux aérodromes, l'absence de plans d'urgence d'aérodrome dûment approuvés, régulièrement testés et mis à jour, le manque de programmes de lutte contre le risque aviaire, l'instabilité de l'alimentation électrique principale et de secours et son incidence négative sur la disponibilité du balisage lumineux et des aides radio de l'aérodrome. Les causes identifiées par la réunion en ce qui concerne ces carences persistantes, comprennent le manque de ressources financières pour certains Etats, l'absence d'autonomie financière et/ou d'autonomie de décision pour les Etats qui ont créé des entités autonomes, une approche inadaptée dans la mise en œuvre de certaines mesures correctives par suite du manque d'expertise et de personnel qualifié, ainsi que le manque de programme de sensibilisation pour tous les partenaires, y compris les plus hautes autorités.

3.3 S'agissant des clôtures d'aérodrome, il est convenu que les Etats ne devraient pas nécessairement recourir à des solutions très onéreuses qui exigent un budget colossal, mais envisager également des solutions moins coûteuses adaptées à leur contexte particulier pour tout ou partie de la clôture. Il est, dans cet ordre d'idée, reconnu que, dans certains cas, des clôtures légères complétées avec une route périphérique pour les patrouilles, des panneaux adéquats de signalisation de zones réservées et la sensibilisation des populations avoisinantes, peuvent suffire.

3.4 En ce qui concerne le risque aviaire, la réunion souligne l'importance qu'il y a de tenir compte du risque aviaire pour l'aviation à tous les niveaux, y compris aux niveaux de l'Autorité de l'aviation civile, de tous les partenaires basés à l'aérodrome et des populations avoisinantes. L'utilisation de tous les médias pour la sensibilisation du public en général, la nécessité de désigner, au sein de la DGAC, un responsable de ces questions ainsi que la nécessité pour chaque aéroport de créer un comité risque aviaire et d'élaborer un programme de lutte contre le risque aviaire sur la base d'études ornithologiques et environnementales, ont été soulignées.

3.5 Concernant l'instabilité de la source primaire d'alimentation électrique, la réunion estime que les Etats, qui ne l'ont pas encore fait, devraient envisager la possibilité de négocier des arrangements de haut niveau avec les fournisseurs d'électricité pour que l'aéroport soit alimenté en énergie électrique, au minimum, à partir de deux sous-stations différentes. Des efforts particuliers devraient aussi être déployés par les exploitants d'aéroports pour assurer la disponibilité des installations fiables et de dimensions adéquates d'alimentation électrique de secours dotées de systèmes automatiques de commutation satisfaisant aux prescriptions de l'Annexe 14, Volume 1.

3.6 La réunion note également que certaines carences étaient basées sur des renseignements obsolètes sur le trafic ou l'avion critique. En conclusion, le Sous-groupe réaffirme la pertinence des Conclusions 12/56, 12/57, 12/58 et 14/56 d'APIRG et adopte le projet de conclusion suivant :

**PROJET DE CONCLUSION 6/3 : ACTUALISATION DU TABLEAU AOP 1 DU FASID AFI**

**IL EST CONCLU QUE :**

- a) **TOUS LES ETATS MAINTIENNENT UNE LIAISON REGULIERE AVEC L'OACI POUR PERMETTRE QUE DES MISES A JOUR DU TABLEAU AOP-1 SOIENT EFFECTUEES REGULIEREMENT TOUTES LES FOIS QUE DES CHANGEMENTS SURVIENNENT.**
- B) **TOUS LES ETATS COMMUNIQUENT REGULIEREMENT À L'OACI LES CHANGEMENTS SURVENUS À LEURS INSTALLATIONS DE MANIERE À S'ASSURER QUE TOUS CES CHANGEMENTS SONT PRIS EN COMPTE DANS LE CADRE DE LA MISE A JOUR DU FASID.**

**4. Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité – Approche systémique globale**

4.1 Il est rappelé que, lors de la 33<sup>ième</sup> Session de l'Assemblée en 2001, l'OACI avait reçu mandat pour élargir le programme universel d'audit de supervision de la sécurité de manière à couvrir, à compter de 2004, la Gestion du Trafic Aérien (Annexe 11) et les Aéroports (Annexe 14). Au cours des travaux préparatoires à cet élargissement, des difficultés sont survenues dans la mise en oeuvre d'une partie limitée des activités aéronautiques sans traiter, de façon exhaustive, les procédures et pratiques connexes. La 35<sup>ième</sup> Session de l'Assemblée a, par conséquent, décidé l'élargissement du programme à tous les aspects liés à la sécurité de toutes les Annexes. La mise en oeuvre du nouveau mandat est présentement en cours d'exécution et deux documents importants ont été élaborés et transmis aux Etats. Il s'agit d'un questionnaire sur les activités d'aviation d'un Etat (SAAQ 2005) ainsi que des listes de vérification de conformité (CC) pour toutes les Annexes traitant des questions liées à la sécurité. Les Etats ont été invités à y répondre et à soumettre également les documents élaborés pour faciliter la mise en oeuvre des normes et pratiques recommandées internationales (SARP) et maintenir un système efficace de supervision de la sécurité.

4.2 L'OACI procède à l'organisation des audits dont le but est de valider les renseignements fournis par l'Etat audité et d'évaluer sa capacité globale en matière de supervision de la sécurité, ce qui exige d'effectuer un audit de l'organisation, des processus, procédures et programmes établis et maintenus par l'Etat en vue de lui permettre de respecter ses engagements en matière de la supervision de la sécurité. Les auditeurs mis à disposition par les Etats sont formés et certifiés afin de pourvoir l'assistance nécessaire aux experts-auditeurs de l'OACI. Toutefois, il a été souligné que les audits de l'OACI ne devraient pas remplacer les inspections régulières et improvisées que l'autorité chargée de la supervision est normalement appelée à exécuter. En ce qui concerne la formation des auditeurs, la réunion note que de nombreux Etats envisagent la désignation des auditeurs dans des domaines autres que le domaine AGA. Les membres du Sous-groupe estiment qu'il est nécessaire de disposer également d'auditeurs possédant une formation de base AGA avec des connaissances approfondies de l'Annexe 14. La réunion adopte, par conséquent, le projet de conclusion ci-après:

**PROJET DE CONCLUSION 6/4 : PROGRAMME D'AUDITS DE SECURITE DE L'OACI – APPROCHE SYSTEMIQUE GLOBALE**

**IL EST CONCLU QUE :**

- a) **L'OACI EXAMINE LA POSSIBILITE D'ASSURER LA FORMATION ET LA CERTIFICATION DES AUDITEURS DE SUPERVISION DE LA SECURITE DANS TOUS LES DOMAINES COUVERTS DANS LE CADRE DE L'APPROCHE**

**SYSTEMIQUE GLOBALE DU PROGRAMME D'AUDIT, Y COMPRIS DANS LE DOMAINE AOP ;**

- b) LES ETATS, QUI NE L'ONT PAS ENCORE FAIT, PRENNENT DES DISPOSITIONS URGENTES POUR DONNER SUITE A LA DEMANDE DE L'OACI DE DESIGNER DES CANDIDATS QUALIFIES POUR PARTICIPER AU COURS DE FORMATION ET DE CERTIFICATION DES AUDITEURS.**

**5. Certification des aérodrômes**

5.1 Il est rappelé à la réunion que la Norme 1.4.1 de l'Annexe 14, Volume I, prescrivant aux Etats de certifier leurs aérodrômes utilisés pour les vols internationaux est devenue applicable depuis le 27 Novembre 2003. La mise en place d'un système de certification des aérodrômes requiert la promulgation, par les Etats, d'une législation fondamentale prévoyant l'exigence de certification des aérodrômes et désignant une autorité réglementaire nantie des pouvoirs nécessaires pour faire appliquer les règlements, la publication des règlements et procédures subséquentes applicables et la mise en œuvre de ces règlements et procédures pour la certification des aérodrômes.

5.2 Des enquêtes initiées par les Bureaux régionaux de l'OACI de Dakar et de Nairobi ont confirmé que le niveau de mise en œuvre de l'exigence de certification des aérodrômes était relativement bas. En effet, plusieurs Etats ont introduit, à différents niveaux de leurs instruments juridiques nationaux, une exigence de certification d'aérodrôme. Certains autres ont, en plus, promulgué un règlement sur la certification inspiré du modèle figurant dans le Manuel sur la Certification des aérodrômes (Doc 9774). Malheureusement, très peu d'Etats sont allés jusqu'au bout du processus et, effectivement, ont pu procéder à la certification de leurs aérodrômes internationaux.

5.3 A la suite des échanges d'opinion et d'expérience parmi les participants représentant différents Etats, il est devenu clair que les raisons principales qui sont à la base d'un tel bas niveau de mise en œuvre sont, entre autres, le manque d'expertise en la matière, l'absence d'une structure appropriée au sein de la DGAC pour traiter des questions relatives au processus de certification, le manque de personnel formé et en nombre suffisant pour instruire des dossiers et conduire les inspections préalables. L'absence d'un cadre et d'une méthodologie d'inspection, mais aussi le manque de dispositions réglementaires nationales en matière d'aérodrôme applicables à certains domaines spécifiques tel que le sauvetage et la lutte contre l'incendie ont aussi été identifiées comme facteurs contribuant à ce bas niveau de mise en œuvre. La nécessité de séparer l'entité réglementaire de l'entité chargée de l'exploitation aéroportuaire a également été soulignée.

5.4 La réunion a apprécié les efforts déployés par les Bureaux ESAF et WACAF de l'OACI qui ont continué d'assister les Etats, notamment par l'organisation conjointe avec la FAA à Praia, au Cap Vert et à Johannesburg d'ateliers de formation des inspecteurs d'aérodrôme. La réunion a exprimé le vœu que de tels efforts puissent continuer et soient encouragés. La nécessité de la formation des exploitants d'aérodrôme pour qu'ils soient en mesure de jouer pleinement leur rôle dans la certification des aérodrômes a été mise en exergue.

5.5 D'autre part, la réunion n'a pas manqué d'apprécier les efforts faits au sein des entités régionales, telles que l'UEMOA, avec l'assistance du Bureau de la Coopération Technique de l'OACI, ainsi que les efforts en cours au sein de la Communauté Est-Africaine avec l'assistance de la FAA, pour se conformer à l'exigence de certification des aérodrômes. Ce type d'approche coopérative, qui pourrait permettre la mise en commun des ressources limitées des Etats membres et faciliter l'élaboration des documents régionaux de référence, doit être encouragée et s'étendre à d'autres régions

5.6 A la lumière de ce qui précède, la réunion réaffirme la pertinence de la Conclusion 14/4 d'APIRG/14 avant d'adopter le projet de conclusion ci-après :

## **PROJET DE CONCLUSION 6/5 : MISE EN OEUVRE DU SYSTEME DE CERTIFICATION DES AERODROMES**

### **IL EST CONCLU QUE:**

- a) LES ETATS ENVISAGENT D'UTILISER LES REGROUPEMENTS SOUS-REGIONAUX, LA OU ILS EXISTENT, POUR RESOUDRE COLLECTIVEMENT LA QUESTION DE LA CERTIFICATION DES AERODROMES.**
- b) LES ETATS, QUI NE L'ONT PAS ENCORE FAIT, ENVISAGENT, QUAND C'EST POSSIBLE, LA SEPARATION DE L'ENTITE REGLEMENTAIRE DE L'ENTITE CHARGEE DE L'EXPLOITATION. DANS LE CAS D'AUTORITE UNIQUE, LES DEUX ENTITES DOIVENT ETRE DANS DES DIVISIONS DIFEERENTES.**
- c) L'OACI CONTINUE D'ASSISTER LES ETATS PAR L'ORGANISATION D'ACTIVITES DE FORMATION, Y COMPRIS SUR LES SYSTEMES DE GESTION DE LA SECURITE.**

### **6. Sauvetage et Lutte contre l'Incendie**

6.1 Le Sous-groupe note que quelques aérodromes internationaux ont encore un niveau de protection SLI inférieur à celui requis. Cette carence a été accentuée par la suppression de la disposition visant à rabaisser la catégorie de protection sur la base du nombre de mouvements de l'avion critique et le manque de moyens financiers, notamment pour les petits aéroports où atterrissent quelques gros porteurs mais dont le niveau de trafic reste relativement faible.

6.2 Il est rappelé à la réunion que depuis du 1<sup>er</sup> Janvier 2005, le niveau de protection assuré à un aérodrome dans le cadre du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie devrait correspondre à la catégorie d'aérodrome, déterminée sur la base de la longueur et de la largeur de fuselage des avions les plus longs qui utilisent normalement l'aérodrome, indépendamment du nombre de mouvements. La réunion souligne la nécessité de procéder à la réévaluation des niveaux de protection assurée aux aérodromes qui tiraient profit de la disposition précédente, laquelle permettait une réduction de catégorie en fonction du nombre de mouvements des avions de la catégorie la plus élevée exploitant normalement l'aérodrome.

6.3 La réunion note que, alors que la plupart des autorités aéroportuaires allouent d'importantes ressources à l'acquisition de camions de lutte contre l'incendie, plusieurs d'entre elles ne dotent pas leurs aérodromes de ressources nécessaires pour se procurer les outils de sauvetage et assurer la formation conséquente du personnel et l'achat des équipements individuels de protection (casques, bottes, vêtements de travail, etc.). Cette situation a pour conséquence, non seulement de rendre le service inefficace mais également d'affecter négativement le moral du personnel.

6.4 La question relative au sauvetage en environnement difficile est débattue, particulièrement en ce qui concerne les aérodromes situés à proximité de grandes étendues d'eau ou de zones marécageuses. Le manque d'équipement spécialisé et de personnel qualifié pour intervenir dans ces zones est également souligné. Certains cas d'accidents survenus dans la région sont évoqués et la nécessité pour les Etats d'élaborer une réglementation SSLI précisant les exigences en équipement spécialisé et en personnel qualifié pour leurs aéroports en environnement difficile, est soulignée. En raison du coût élevé à assumer, la réunion convient que les aéroports ne disposant pas de tels équipements devraient conclure des accords d'assistance mutuelle avec les organismes équipés, tels que les gardes côtes ou même les communautés villageoises familières avec l'environnement spécifique à l'instar des pêcheurs qui auraient déjà exercé ce genre d'activité avec satisfaction dans certains Etats.

6.5 La réunion note avec beaucoup d'appréciation que les Bureaux régionaux de l'OACI continuent d'assister les Etats, notamment en organisant des ateliers régionaux dont le dernier en date s'est déroulé au Ghana du 28 Juillet au 1er août 2003. La réunion est informée du fait que, pour faire suite à une recommandation de l'atelier, le centre de formation en sécurité incendie de l'ASECNA (ERSI) situé à Douala et le centre de formation en sauvetage et lutte contre l'incendie de l'Autorité Aéronautique du Ghana ont signé un Mémoire d'entente (MOU), scellant ainsi leur partenariat déjà concrétisé par des échanges d'instructeurs et d'expertise. La réunion est aussi informée, de la création, au cours de l'atelier d'Accra, d'une association des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéroports d'Afrique (ARFSAA) dont le siège et la coordination des activités sont provisoirement assurés par le Ghana. Un site internet de l'association a également été établi à l'adresse suivante : <http://www.arffsaa.org>.

6.6 La question des effectifs des services SLI fait également l'objet de débats à l'issue desquels il est convenu que les Etats devraient prescrire ces effectifs dans leurs réglementations nationales en tenant compte de leurs contextes opérationnels spécifiques, comprenant, entre autres, le niveau d'automatisation des véhicules incendie et le délai d'intervention des organismes d'appui. Cette réglementation devrait également aborder d'autres sujets tels que les critères de sélection, les programmes de formation et de certification du personnel SLI, l'examen médical périodique, etc. A cet égard, la réunion estime que l'OACI devrait considérer les voies et moyens d'élaborer des éléments indicatifs sur le sujet.

6.7 A la lumière de ce qui précède, la réunion réaffirme la pertinence de la recommandation 4/6 de la réunion régionale de navigation aérienne AFI/7 et de la Conclusion 14/2, a) d'APIRG avant d'adopter le projet de conclusion qui suit :

#### **PROJET DE CONCLUSION 6/6 : SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE**

##### **IL EST CONCLU QUE:**

- a) LES ETATS, QUI NE L'ONT PAS FAIT, ELABORENT DES REGLEMENTS NATIONAUX EN MATIERE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE BASES SUR LES EXIGENCES DE L'OACI.**
- b) L'OACI ELABORE ET METTE A LA DISPOSITION DES ETATS DES ELEMENTS INDICATIFS APPROPRIES SUR LES EFFECTIFS DE PERSONNEL DES SERVICES SLI.**
- c) LES ETATS QUI NE L'ONT PAS FAIT, ACCORDENT LA PRIORITE À LA FOURNITURES DES OUTILS DE SAUVETAGE ET DU MATERIEL DE PROTECTION DU PERSONNEL SLI.**
- d) LES ETATS RENFORCENT LES ECHANGES D'EXPERIENCE DANS CE DOMAINE ET SI NECESSAIRE, FONT APPEL À L'EXPERTISE DISPONIBLE DANS D'AUTRES ETATS DE LA REGION ET AU BUREAU REGIONAL POUR ASSISTANCE.**
- e) LES ETATS CONSIDERENT LA POSSIBILITE D'ACCUEILLIR DES ATELIERS REGIONAUX OU SOUS-REGIONAUX ORGANISES SOUS LES AUSPICES DE L'OACI POUR ASSURER UNE PLUS FORTE PARTICIPATION DE LEUR PERSONNEL.**

## **7. Amendement N° 7 de l'Annexe 14, Volume I**

7.1 Le contenu de l'Amendement n° 7 fait l'objet de discussions. Il est souligné que l'Amendement N° 7 découle d'une proposition visant à porter au rang de norme certaines pratiques recommandées de l'Annexe 14, Volume I, afin d'améliorer la sécurité de l'exploitation aérienne aux aérodromes en renforçant le processus de certification des aérodromes, et en mettant l'accent sur la nécessité de veiller à ce que l'aire de manoeuvre ne présente pas d'irrégularités dangereuses qui, autrement, pourraient causer des dommages aux aéronefs par impact de corps étrangers. L'Amendement élève également au rang de norme la recommandation de faire rapport à l'OACI des incidents dus aux impacts d'oiseaux et introduit des dispositions additionnelles concernant les exigences en matière de clôture d'aérodrome afin de contrôler non seulement les personnes non autorisées, mais aussi les animaux.

7.3 La réunion prend note de tous ces développements et convient que tous les Etats devraient répondre à la lettre de l'OACI avant la date limite du 11 juillet 2005.

## **8. Examen du Rapport de l'Equipe de Travail NLA**

8.1 A la suite des discussions de la 4<sup>e</sup> réunion du Sous-groupe AOP, une Equipe de travail sur les NLA avait été créée pour évaluer l'incidence éventuelle des NLA sur des aérodromes de la région AFI et conseiller les Etats sur les actions appropriés afin de faciliter la planification ultérieure. L'Equipe de Travail NLA a déjà tenu deux réunions, notamment en mars 2003 et en mai 2005. L'OACI, pour sa part, a élaboré un plan d'action à deux volets pour la mise en service des NLA dans l'aviation civile internationale (Lettre aux Etats No. 4/5.7 – 03/80 du 25/07/2003). Ce plan d'action impliquait, d'une part l'élaboration et la publication d'une circulaire sur l'exploitation, aux aérodromes existants, des NLA, ce qui a été fait sous la forme de la Circulaire 305 – AN 177 publiée en juin 2004 et, d'autre part, l'examen des exigences actuelles du code F de l'Annexe 14, Volume I compte tenu des résultats des études réalisées à l'OACI et ailleurs.

8.2 La réunion est informée de l'initiative, prise par plusieurs autorités de l'aviation civile d'Europe, d'entreprendre des études spécifiques destinées à faciliter l'entrée en service des NLA. Un Groupe de Travail (AACG), sur la compatibilité des aéroports avec l'Airbus A 380, a été constitué par certains pays d'Europe (Allemagne, France, Royaume des Pays-Bas et Royaume-Uni) afin de garantir que les recommandations et les éléments indicatifs sont publiés de façon coordonnée. A la fin de 2002, le Groupe AACG a publié un document de position commune qui traite des voies et moyens devant faciliter la mise en exploitation sûre et harmonieuse de l'Airbus A380 sur les aéroports existants qui ne répondent pas aux prescriptions du Code F. En outre, la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) a établi un site internet <http://www.ecac-ceac.org/nla-forum> où d'importants détails sur plusieurs études aéronautiques peuvent être consultés.

8.3 La réunion souligne que les aérodromes de décollage, tout comme les aérodromes de destination, doivent satisfaire à un minimum d'exigences pour accueillir des NLA. Pour les aérodromes de code E ne satisfaisant pas aux exigences du code F, des études aéronautiques doivent par conséquent être effectuées. Ces études spécifiques pourraient conduire à des mesures/procédures alternatives provisoires à mettre en œuvre lors des opérations de NLA.

8.4 A la lumière de ce qui précède, le Sous-groupe adopte le projet de conclusion suivant :

**PROJET DE CONCLUSION 6/7 – INCIDENCE DES AVIONS NLA****IL EST CONCLU QUE :**

- a) **LES ETUDES AERONAUTIQUES SPECIFIQUES EFFECTUEES PAR LES ETATS DE LA REGION EN VUE D'ACCUEILLIR DES NLA SOIENT MIS EN PARTAGE AVEC LES AUTRES ETATS PAR L'ENTREMISE DU SECRETARIAT DE L'OACI ET PAR TOUT AUTRE MOYEN ;**
- b) **LORS DE LA CONCEPTION DE NOUVEAUX AEROPORTS, IL SOIT ENVISAGE LA PRISE EN COMPTE DANS LA PREMIERE PHASE, DE CERTAINES INSTALLATIONS REQUISES POUR LE CODE F, POUVANT COMPRENDRE L'ACQUISITION DES TERRAINS, LE RENFORCEMENT DE LA RESISTANCE ET DES DIMENSIONS DES PONTS ET CONDUITS SOUTERRAINS, ETC.**
- c) **L'EQUIPE DE TRAVAIL NLA SOIT DISSOUTE ET QUE TOUT SUIVI ULTERIEUR DE CETTE QUESTION SOIT FAIT PAR LE SOUS-GROUPE AOP.**

**9. Questions diverses****Communication entre Membres du Sous-groupe AOP**

9.1 La réunion convient qu'à l'heure actuelle, la technologie est accessible pour garantir l'échange d'information de manière permanente entre les membres du Sous-groupe AOP. En plus des communications par courrier électronique (email), qui devrait être utilisé entre membres, il y a lieu d'envisager la possibilité d'établir un système coordonné à travers lequel l'information pourrait être échangée.

**Equipe chargée d'accroître le niveau de sécurité dans la région AFI (ASET)**

9.2 L'OACI s'est engagée à rehausser le niveau de sécurité en région AFI et, à cet égard, a apporté son soutien à la création de l'Equipe ASET. Aux fins d'élaborer et mettre en place des mesures de redressement dont le but serait d'encourager l'amélioration de la sécurité dans la région Afrique - Océan Indien, cette équipe constitue un forum indépendant et approprié pour différents organismes tels que: ACI, AFRAA, AFRASCO, AIRBUS INDUSTRIES, ASA, ASECNA, ATNS, BOEING, CAFAC, FAA, IATA, IFALPA, IFATCA, JAA, OACI, CAA/PAYS-BAS. L'Equipe ASET s'est donnée pour objectif la diminution jusqu'à 50% du taux d'accidents d'ici l'an 2010 dans la région AFI. Le représentant de l'IATA à la réunion informe les participants que l'ASET a tenu sa première réunion au mois de février 2005 et que les recommandations émanant de cette réunion devraient être présentées à la réunion des Ministres de l'Union Africaine chargés du Transport Aérien, qui est programmée du 16 au 19 mai 2005 en Afrique du Sud.

**Participation aux réunions du Sous-groupe AOP**

9.3 La réunion exprime son appréciation quant au degré des réponses reçues aux invitations à participer aux réunions du Sous-groupe AOP. Elle insiste cependant sur le fait que, pour permettre le bon déroulement des discussions, il est nécessaire que certains participants aient assisté aux réunions précédentes pour assurer une certaine continuité et éviter de reprendre les mêmes discussions. Cela étant, le projet de conclusion ci-après est adopté et formulé comme suit :

**PROJET DE CONCLUSION 6/8 : PARTICIPATION CONTINUE AUX REUNIONS DU SOUS-GROUPE AOP**

**IL EST CONCLU QUE LES ETATS, AUTANT QUE FAIRE SE PEUT, S'ASSURENT QUE, POUR DES RAISONS DE CONTINUTE, LEURS DELEGUES AUX REUNIIONS DU SOUS-GROUPE AOP NE CHANGENT PAS TROP SOUVENT.**

**10. Suite à donner par la réunion APIRG/15**

10.1 La réunion APIRG est invitée à adopter le rapport de la sixième réunion du Sous-groupe AOP et les projets de conclusion y figurant.

— FIN —