



**Organisation De L'aviation Civile Internationale**

**SEIZIÈME RÉUNION DU GROUPE AFI DE PLANIFICATION  
ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/16)  
(Kigali, Rwanda, 19 – 23 Novembre 2007)**

---

---

**Point 4 de l'ordre du jour : Examen des rapports des Sous-groupes et autres organes subsidiaires d'APIRG**

**Point 4.1 de l'ordre du jour: Planifications Opérationnelles des aéroports (AOP)**

**Examen du Rapport de la neuvième réunion du Sous-groupe AOP (AOP/SG/9)**

*(Note présentée par le Secrétariat)*

**RÉSUMÉ**

La présente note de travail présente le rapport de la septième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aéroport. Le Sous-groupe a reçu et passé en revue les actions de suivi prises sur les Conclusions et Décisions d'APIRG/15 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 États. Il a également noté que dans le cadre de l'approche systémique du programme d'audits de supervision de la sécurité, les États audités sont invités à élaborer des plans d'action visant à remédier aux constatations relevées.

La suite à donner par l'APIRG/16 est indiquée au paragraphe 8.1

**Références:**

Rapport de la réunion régionale AFI/7 Doc. 9702  
Rapport d'APIRG/15  
Rapport de la 7<sup>e</sup> réunion du Sous-groupe AOP

**1. Introduction**

1.1 La septième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aéroport (AOP/SG) s'est tenue à Dakar du 10 au 13 juillet 2007 dans la salle de conférences du Bureau régional pour l'Afrique occidentale et centrale. Ont pris part à la réunion 26 participants de 10 États, et 2 Organisations internationales .

## **2. Suite donnée aux Conclusions et Décisions de la 15<sup>ème</sup> Réunion d'APIRG concernant les services d'aérodrome.**

### **2.1 Généralités**

2.1.1 La réunion prend une fois de plus connaissance des appréhensions du Conseil de l'OACI quant à l'absence de progrès notables dans la réduction ou l'élimination des carences, même si les États reconnaissent que ces carences ont une incidence négative sur l'exploitation aérienne. Dans certains cas, l'on convient que certaines mesures correctives ne nécessitent pas d'importantes ressources. La réunion a été également informée que les audits de supervision de la sécurité actuellement conduits dans le cadre de l'approche systématique globale ont, de manière générale, confirmé l'existence de ces carences.

### **2.2 Lutte contre le risque aviaire**

2.2.1 La réunion reconnaît que plusieurs États ont enregistré des progrès sensibles en mettant un accent particulier sur la réalisation d'études ornithologiques avant de décider des mesures à prendre pour vaincre ce problème. Des unités de lutte contre le risque aviaire ont été créées dans un certain nombre d'aéroports à l'aide de ressources variant en fonction de la gravité du problème. La gestion de l'environnement dans l'aérodrome et ses environs a été reconnue comme un moyen efficace de lutte contre le risque aviaire. Il est toutefois manifeste qu'il faudrait déployer davantage d'efforts comme il existe toujours des impacts d'oiseaux. Il est conseillé aux États voisins d'envisager la signature d'accords de coopération, selon le cas, pour traiter ce problème, notamment dans les cas où les oiseaux migrateurs prédominent et lorsque, en raison de la géographie des États, de tels oiseaux peuvent passer d'un pays à un autre à brève échéance.

2.2.2 S'agissant du compte rendu des impacts d'oiseaux destiné au système d'information d'impacts d'oiseaux (IBIS) de l'OACI, il est reconnu que la situation ne s'est pas améliorée sensiblement et qu'il soit rappelé aux États de mettre en place des systèmes efficaces de compte rendu, non seulement pour leur propre évaluation du risque, mais aussi pour leur contribution à la base de données à l'échelle mondiale. Par conséquent, la réunion réaffirme la pertinence de la *Conclusion 15/1 de la 15<sup>e</sup> Réunion d'APIRG : Lutte contre le risque aviaire* et formule le projet de Conclusion ci-après.

#### **Projet de Conclusion AOP/7/1 : Approche coopérative pour la réalisation d'études ornithologiques**

**Il est recommandé que chaque fois que c'est possible, les États voisins envisagent de conclure des accords de coopération en vue de la réalisation d'études ornithologiques.**

### **2.3 Services de Sauvetage et de lutte contre l'incendie (SLI)**

2.3.1 La réunion note la diminution du nombre d'aéroports internationaux n'ayant pas le niveau de protection requis tel qu'il ressort du document AFI de mise en œuvre des installations et services (FASID). Une amélioration a été également notée dans la fourniture d'outils et d'équipements de sauvetage, ainsi que de matériel de protection.

1.3.2 La réunion note que même si les aéroports reconnaissent que l'objectif stratégique des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie est de sauver des vies humaines, il est curieux de constater qu'à certains aéroports, peu de ressources ont été allouées à la formation, au perfectionnement et au maintien du personnel afin d'atteindre cet objectif. Ceci est davantage vrai pour les aéroports situés près de vastes étendues d'eau. La réunion souligne la nécessité pour les autorités réglementaires des États d'élaborer une réglementation qui régit les besoins SLI pour ces aérodromes, encore nombreux en Afrique. Les aéroports

situés près des zones marécageuses et de mangrove ont été invités à consulter les éléments indicatifs élaborés par l'OACI et d'autres autorités aéronautiques pour déterminer les équipements et installations à la fois efficaces et appropriés. Outre ce qui précède, la réunion convient qu'il est nécessaire de négocier et conclure des mémorandums d'entente avec les organismes publics et privés ayant des installations qui pourraient être utilisées à cette fin, tels que la marine, les yachts clubs, les services maritimes, etc.

2.3.3 S'agissant des effectifs en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie, la réunion réitère la nécessité pour les États de développer des règlements appropriés traitant de questions telles que les critères de sélection du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie, le programme de formation et de certification, ainsi que l'exigence d'examens médicaux périodiques.

2.3.4 A la lumière de ce qui précède, la réunion réaffirme la pertinence de la *Conclusion 15/2 de la 15<sup>e</sup> Réunion d'APIRG – Sauvetage et services de lutte contre l'incendie* – et formule le projet de Conclusion ci-après.

**Projet de Conclusion AOP/7/2 : Équipement de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SLI)  
en environnements difficiles**

**Il est conclu que les États ayant des aérodromes situés près de vastes étendues d'eau ou dans des zones marécageuses ou de mangrove mettent en place le minimum d'équipement requis pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie, en prenant en compte l'aéronef critique et la topographie de l'aéroport en question.**

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

2.4.1 La réunion note qu'il n'y a pas eu d'amélioration sensible quant au respect de cette exigence. L'intégrité des plans d'urgence d'aérodrome, lorsqu'ils existent, soulève quelques interrogations, et dans nombre d'aéroports seuls des projets de plans d'urgence d'aérodrome sont disponibles, curieusement, depuis longtemps. L'on se demande pourquoi cet état de choses, alors qu'une telle activité ne nécessite pas de ressources financières importantes. La réunion note que dans certains cas, aucun exercice d'urgence à grande échelle n'a été effectué depuis longtemps ; et lorsque c'était le cas, ce n'était pas sûr qu'il s'agisse d'un exercice à grande échelle tel que préconisé par l'Annexe 14. A diverses occasions, les exercices en question n'étaient pas suivis d'une séance de critiques et de rétroaction et d'un amendement éventuel du plan d'urgence d'aérodrome. Suite à la Conclusion 15/3 de la 15<sup>e</sup> Réunion d'APIRG, certains États ont invité l'OACI à prendre part à ces séances et la contribution de l'OACI était fort appréciée. La réunion énonce de nouveau la pertinence de la Conclusion 15/3 d'APIRG et formule le projet de Conclusion suivant.

**Projet de Conclusion AOP/7/3 : Plan d'urgence d'aérodromes**

**Il est conclu que :**

- 1) Les États considèrent l'organisation d'atelier locaux avec tous les services et organismes concernés pour faciliter la coordination, la mise au point et l'approbation de leurs plans d'urgences d'aérodrome;**
- 2) Tous les États qui ne l'ont pas encore fait, veillent à élaborer et faire approuver un plan d'urgence d'aérodrome le 1<sup>er</sup> janvier 2008 au plus tard, pour les besoins de leurs aérodromes internationaux.**

- 3) Le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe et le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale mènent une enquête en février 2008 pour déterminer les aéroports qui ne se sont pas conformés à cette exigence et convoquent une réunion avec les États concernés pour approfondir l'examen de la question.**

## **2.5 Certification d'aérodrome**

2.5.1 Il est porté à la connaissance de la réunion le faible niveau de mise en œuvre de l'exigence relative à la certification d'aérodrome. Compte tenu de l'importance de cette question, elle a fera l'objet de discussions plus élargies dans le cadre de l'examen du point 4 de l'ordre du jour.

## **2.6 Examen des carences dans le domaine AOP**

2.6.1 La réunion prend acte des efforts déployés par les États pour l'élimination des carences. Toutefois, en raison de la nouvelle exigence de certifier les aérodromes, ce qui n'a pas encore été fait, la liste des carences a augmenté. En raison des appréhensions du Conseil de l'OACI quant au manque de progrès dans l'élimination des carences, la question fait l'objet d'un examen approfondi au titre du point 2 de l'ordre du jour.

## **2.7 Participation aux Futures réunions du Sous-groupe AOP**

2.7.1 La réunion met de nouveau l'accent sur la nécessité, afin d'assurer l'efficacité et une certaine continuité de futures réunions du Sous-groupe, que les États envisagent d'inclure dans leurs délégations des participants ayant assisté aux réunions précédentes pour éviter de rediscuter des mêmes points. La réunion réaffirme par conséquent la pertinence de la Conclusion 15/8 d'APIRG : *Continuité de participation lors des réunions d'AOP*

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

3.1 Le Sous-groupe note que le secrétariat a créé une base de données des carences et s'efforce de la maintenir à jour en utilisant diverses sources disponibles, y compris l'IATA et IFALPA. Le Sous-groupe souligne la nécessité de faire valider les carences identifiées et de rendre la base de données accessible aux États. Le Sous-groupe rappelle aux États la nécessité d'informer systématiquement le secrétariat sur les actions correctrices entreprises et de donner suite aux correspondances du secrétariat pour la validation des carences identifiées sur le territoire de ces États, afin que la base de données puisse être tenue à jour et disposer de données fiables.

1

3.2 Le Sous-groupe passe en revue la liste des carences dans le domaine AOP extrait à partir de la base de données et note avec satisfaction les efforts déployés par quelques États pour éliminer certaines carences malgré la modicité des ressources. En ce qui concerne les clôtures d'aérodrome les efforts déployés par plusieurs d'États dont la Côte d'Ivoire, la Guinée Équatoriale et le Nigeria pour doter leur aérodromes de clôtures adéquates ont été notés et encouragés. En ce qui concerne les plans d'urgence, la réunion reconnaît que la plupart des plans d'urgence étaient restés pendant longtemps sous forme de projet. Après débats et clarification des responsabilités des exploitants d'aérodrome, la réunion recommande, sur la base de l'expérience du Sénégal et de la Gambie, que des séminaires ateliers locaux soient organisés avec tous les intervenants pour accélérer la mise au point et l'approbation des plans

d'urgence d'aéroport. La date limite du 1<sup>er</sup> janvier 2008 est convenue pour l'élimination de cette carence. Le secrétariat a été désigné pour le suivi des progrès réalisés.

3.3 Concernant les carences relatives à la résistance des chaussées, la réunion reconnaît que la réhabilitation complète des pistes, dans beaucoup d'États, ne rentrait pas dans le cadre des responsabilités de l'exploitant d'aéroport, étant donnée le coût élevé, et a par conséquent invité les États concernés à accorder la priorité nécessaire à l'attribution des ressources requises. Dans ce contexte, les efforts déployés dans plusieurs États dont l'Éthiopie, la Gambie, la Guinée Équatoriale, le Niger, le Nigeria, le Rwanda, la Tanzanie, la Zambie et le Zimbabwe, ont été notés et encouragés.

3.4 En ce qui concerne l'alimentation électrique, la nécessité de négocier avec le fournisseur d'alimentation électrique en vue d'alimenter l'aéroport au moins à partir de deux sources différentes et à accorder à l'aéroport la priorité nécessaire a été soulignée. Le progrès réalisé dans les États ASECNA pour réduire le temps de commutation à l'alimentation de secours a été également noté.

3.5 Le manque de détermination et de compte rendu sur les caractéristiques de résistance et de frottement des chaussées d'aérodrome a été également discuté comme les incohérences de l'AIPs en ce qui concerne ces données. La réunion prend note des difficultés rencontrées par certains États pour acquérir l'équipement approprié pour la mesure de ces caractéristiques et recommande qu'une approche coopérative soit considérée pour l'acquisition de tel équipement. La réunion convient également que des dispositions devraient être prises par les AACs pour s'assurer de l'exactitude des renseignements y relatifs et d'autres données d'aérodrome publiés dans l'AIP.

3.6 D'une manière générale, l'attention du Sous-groupe est attirée sur la préoccupation exprimée par la réunion ALLPIRG/5, la Commission de la Navigation Aérienne et le Conseil de l'OACI concernant les carences qui existent depuis longtemps, en particulier celles ayant une incidence négative sur la sécurité. La réunion convient que la priorité devrait être accordée par les États à l'élimination des carences les plus communes et persistantes. Par conséquent, le projet de Conclusion suivant a été formulée par le Sous-groupe:

**Projet de Conclusion AOP/7/4 : Approche coopérative dans l'évaluation des chaussées et la mesure de caractéristiques de frottement des pistes d'aérodromes.**

**Il est conclu que les États voisins considèrent une approche coopérative pour la conduite des activités relatives à l'évaluation de la résistance des chaussées et à la mesure des caractéristiques de frottement des pistes y compris l'acquisition des équipements de mesure associés, si nécessaire.**

3.7 L'attention du sous-groupe est attirée sur la Conclusion 5/15 de la réunion ALLPIRG/5 qui préconise la mise en œuvre de la « mesure de dernier recours » lorsque les efforts visant à remédier aux carences se révèlent infructueux, après avoir épuisé toutes les possibilités. La mesure de dernier recours est constituée de deux parties : premièrement, une proposition relative à l'incorporation d'une installation/procédure de rechange dans l'ANP ; deuxièmement, si cela n'est pas possible, la communication aux États, aux utilisateurs et à l'OACI d'une analyse concernant le risque lié à une telle carence.

3.8 La réunion débat également du cas de certains aéroports figurant au plan AFI de navigation aérienne (ANP), mais qui ne sont pas utilisés ou prévus pour être utilisés pour des vols réguliers internationaux, et sont par conséquent sous-équipés. Cette situation contribue dans une certaine mesure à la longue liste des carences qui existent depuis longtemps. Le Sous-groupe réaffirme par conséquent la

pertinence des Conclusions 12/56, 12/57 et 14/56 d'APIRG et formule par conséquent le projet de Conclusion suivant :

**Projet de Conclusion AOP/7/5 : Liste des aéroports internationaux inscrits au Plan AFI de navigation aérienne**

**Il est conclu que les États revoient la liste de leurs aéroports répertoriés au Plan AFI de navigation aérienne et proposent les amendements conséquents, y compris la suppression du Plan des aéroports non utilisés ou prévus d'être utilisés pour les vols internationaux, sur la base des activités d'aviation actuelles ou projetées.**

**4. Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI –**

4.1 La réunion débat des progrès réalisés dans la mise en oeuvre de l'approche systémique du programme USOAP qui a été lancé en janvier 2005 et prend acte des travaux préparatoires réalisés par l'OACI incluant la publication d'éléments indicatifs contenus dans le Doc. 9734 (parties I et II) et la formation assurée tant aux coordonnateurs nationaux qu'aux auditeurs de l'OACI et aux auditeurs associés désignés par les États. En ce qui concerne la participation des États, la réunion a noté avec satisfaction que la plupart des États avaient soumis leur SAAQs et CCs requis par l'OACI pour la préparation des audits systémiques et recommandé que les États qui n'ont pas fait fournissent à l'OACI les données nécessaires en utilisant les imprimés ou en utilisant les facilités en ligne disponible sur le site Web dédié créé par l'OACI à cet effet.

4.2 La réunion prends également acte du fait que depuis le lancement du programme, 18 états de la région AFI ont été audités et que quelques rapports sont déjà disponibles.

3.3 La réunion note avec préoccupation le bas niveau de mise en oeuvre des huit éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité dans le domaine d'aérodrome qui se traduit par des constatations communes à la plupart des États et concernant notamment :

- i.) la législation primaire dépassée ne reflétant pas la situation actuelle de l'aviation civile ou n'établissant pas d'autorité d'aviation civile dotée de personnel adéquat (en qualité et en quantité) et de pouvoirs effectifs de réglementation et de mise en exécution, notamment de délivrer, suspendre ou annuler des certificats d'aérodrome ;
- ii.) l'absence de règlements opérationnels spécifiques traduisant en normes nationales les dispositions de l'Annexe 14 et établissant les conditions et critères de certification des aérodromes ;
- iii.) l'organisation de l'aviation civile ne prévoyant pas une entité spécifique de réglementation et de certification des aérodromes ou quand c'est prévu, sa dotation insuffisante en personnel technique en raison des difficultés à attirer et à maintenir du personnel qualifié ou des descriptions d'emplois ne permettant pas de couvrir les domaines d'expertise nécessaires à la certification et la surveillance continue des aérodromes ;
- iv.) l'inexistence de programme de formation tenant compte des besoins en formation des personnels techniques et définissant les différentes formations requises pour accéder aux différents niveaux de la fonction d'inspecteur d'aérodrome.

- v.) l'inexistence d'éléments indicatifs tant à l'intention des exploitants d'aérodrome que du personnel technique de supervision .
- vi.) l'absence pour le personnel technique de guide de l'inspecteur avec une méthodologie et des procédures incluant des listes de vérifications ;
- vii) la non mise en œuvre des exigences relatives à la certification des aérodromes et aux systèmes de gestion de la sécurité et non publication dans l'AIP du statut de certification des aérodromes ;
- viii) l'absence d'un programme d'inspections pour la surveillance continue des aérodromes et d'une méthodologie pour la résolution des carences de sécurité identifiées lors des inspections, y compris les procédures d'octroi d'exemptions ou de mise en application, le cas échéant.

4.4 La réunion note les initiatives prises par certains États par l'entremise de regroupements régionaux tels que l'ASECNA, le COSCAP, l'EAC (CASSOA) et le SADC pour préparer mieux les États qui n'ont pas encore été audités et apporter des solutions à certaines préoccupations critiques de sécurité identifiées.

4.5 A la lumière de ce qui précède, la réunion formule le projet de Conclusion suivant :

#### **Projet de Conclusion AOP/7/6 : Préparation des États aux audits de supervision de la sécurité**

**Il est conclu que :**

- 1) les États qui ne l'ont pas encore fait, prennent des dispositions urgentes pour fournir à l'OACI leur SAAQs et CCs, y compris en utilisant les facilités en ligne mis à disposition par l'OACI sur un site Web consacré.**
- 2) Les États soient encouragés à échanger des renseignements entre les États audités et non audités pour mieux préparer ces derniers.**
- 3) l'OACI assistent les États dans la formation des auditeurs/Inspecteurs nationaux.**

#### **5. Certification d'aérodromes et Systèmes de gestion de la sécurité**

5.1 La réunion rappelle les normes de l'Annexe 14, Volume I exigeant que les aérodromes utilisés pour les vols internationaux soient certifiés au moyen d'une structure réglementaire appropriée et que dans le cadre du processus de certification, les aérodromes certifiés aient en place un système de gestion de la sécurité (SGS). La réunion note également l'harmonisation, par suite de l'amendement 8, qui est devenu applicable à partir du 23 novembre 2006, les dispositions de l'Annexe 14, Volume I, relatives à la gestion de la sécurité ont été harmonisées avec celles de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* et d'une nouvelle section exigeant que les États établissent un programme de sécurité et un niveau de sécurité acceptable et que les exploitants des aérodromes certifiés y mettent en place un système de gestion de la sécurité.

5.2 En passant en revue l'état de mise en œuvre des exigences relatives à la certification des aérodromes et au SMS, la réunion prend note de l'enquête effectuée par le secrétariat de l'OACI par l'entremise des Bureaux régionaux, qui a révélé un faible niveau de mise en œuvre par les États de la certification des aérodromes et du système de gestion de la sécurité (SGS) en tant qu'élément du processus de certification. Cette tendance a été confirmée par les résultats des audits USOAP conduits dans le cadre

de l'approche globale systémique d'où il ressort que 3 États seulement sur les 18 États audités à ce jour en région AFI ont partiellement mis en œuvre (à divers degrés), les spécifications relatives à la certification des aérodromes et à la mise en place des systèmes de gestion de la sécurité. La réunion note également que même où l'État a indiqué avoir entièrement mis en œuvre l'exigence de certification, les audits USOAP et les missions régulières menées par les experts du Bureau régional ont révélé que dans plusieurs cas, le cadre réglementaire n'était pas approprié et que le processus de certification adopté .....

5.3 La réunion identifie parmi les principales raisons de ce faible niveau de mise en œuvre :

- l'absence de cadre légal et réglementaire adéquat lié notamment à une législation dépassée, des pouvoirs insuffisants des DGACs sur les autorités aéroportuaires plus nantis financièrement et ne répondant qu'au Ministre de tutelle ;
- l'absence de processus formel dûment approuvé de certification pour certains États ayant introduit l'obligation de certification des aérodromes à divers niveaux de leur système de législation/réglementation.
- une autonomie insuffisante des autorités d'aviation civile et l'absence de compétences due aux difficultés d'attirer et de maintenir du personnel qualifié ;
- une structure inadaptée des DGACs et la non-séparation des fonctions de réglementation et d'exploitation, etc..

5.5 En plus de ces raisons traduisant une faible capacité de supervision de la sécurité des autorités de l'aviation civile, la réunion souligne que plusieurs autorités n'agissent pas en consultation avec leurs exploitants d'aéroport et n'ont pas instauré un cadre propice pour une telle coopération qui mènerait au développement d'un plan d'action réaliste de mise en œuvre basé sur une analyse des écarts.

5.6 La réunion note les initiatives prises par un certain nombre d'États soit individuellement ou à travers des regroupements sous-régionaux tels que les COSCAP, l'ASECNA, L'EAC (CASSOA), la SADC, l'UEMOA et la CEMAC pour apporter des solutions aux problèmes identifiés. Dans ce contexte, la restructuration effective ou en projet de plusieurs administrations de l'aviation civile pour devenir des entités autonomes a été salué. Les efforts déployés par quelques États pour se doter d'un cadre réglementaire incluant, entre autres, des éléments indicatifs à l'intention du personnel technique de supervision tel que le guide de l'instructeur ont été notés et encouragés, de même que la volonté exprimée par ces États de partager leur expérience et documents avec les autres États.

5.7 A la lumière de ce qui précède, la réunion formule le projet de Conclusion suivant :

**Projet de Conclusion AOP/7/7 : Processus de certification des aérodromes - Règlementation nationale relative à la certification des aérodromes et aux systèmes de gestion de la sécurité**

**Il est conclu :**

- 1) que les États soient encouragés à échanger leurs expériences dans la mise en œuvre des exigences de certification d'aérodrome.**
- 2) que les AACs, qui ne l'ont pas encore fait, envisagent l'établissement d'un cadre de consultation avec leurs exploitants d'aéroport en vue de développer un plan**

**d'action réaliste pour la mise en œuvre des exigences de certification des aérodromes sur la base d'une analyse d'écart.**

- 3) que les États, qui ne l'ont pas encore fait, s'assurent du développement, de l'approbation et de la publication au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2008, des règlements sur la certification des aérodrome et les SMS ainsi que d'un processus formel décrivant les différentes étapes à suivre pour la certification des aérodromes.**
- 4) que l'OACI assiste les États en organisant des cours de formation d'inspecteurs d'aérodrome.**

## **6. Exigences spécifiques de l'Annexe 14 – Amendements 8 et 9 à l'Annexe 14, Volume I**

6.1 Au titre de ce point, la réunion prend connaissance de la teneur des amendements 8 et 9 de l'Annexe 14, Volume I en vigueur depuis le 23 novembre 2006. Elle examine les amendements pertinents, notamment la nouvelle définition de l'« atterrissage interrompu », une meilleure définition du système de gestion de la sécurité, un éclaircissement sur les limites OFZ, en ce qui concerne l'exploitation des nouveaux aéronefs de plus grandes dimensions (NLA) et l'harmonisation des exigences en matière de sécurité contenues dans l'Annexe 14, Volume I, avec celles de l'Annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs ; et celle de l'Annexe 11 – Services de la circulation aérienne. Cette harmonisation vise à étayer l'actuelle approche à la gestion de la sécurité fondée sur le respect de la réglementation par rapport à l'approche fondée sur la performance entre les prestataires de services ATM, les exploitants d'aéronefs, les organisations de maintenance, ainsi que les exploitants d'aérodromes.

## **7. Amendements au mandat du Sous-groupe AOP à l'appui des objectifs stratégiques de l'OACI**

7.1 Sous ce chapitre, la réunion examine le mandat et le futur programme de travail du Sous-groupe AOP afin de prendre en compte l'accent mis par l'OACI pour que toutes les activités appuient les objectifs stratégiques de l'Organisation. Pour ce qui est du mandat, il est convenu que le Sous-groupe crée et tient à jour une base de données sur les carences. S'agissant du programme de travail, les tâches relatives au suivi de l'incidence de l'introduction des NLA sont supprimées. Eu égard aux coûts de carburant sans cesse croissants et aux considérations d'ordre environnemental, la tâche n°6 a été modifiée de façon à inclure la préoccupation liée à la réduction à la fois du temps d'approche à l'aéroport et du temps de roulage au sol de l'aéronef, grâce au développement des infrastructures et à la mise en place de procédures d'approche idoines.

## **8. Suite à donner par l=APIRG**

8.1 L=APIRG est invité à prendre note du travail accompli par la septième réunion du Sous-groupe AOP, faire siennes les projets de conclusions formulées par ladite réunion et les recommander pour adoption.