



ORGANISATION INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

DIX-SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/17) (Burkina Faso, du 2 au 6 août 2010)

Point 3 de l'ordre du jour: Planification et mise en œuvre de la navigation aérienne dans la région AFI

Point 3.2: Planification Opérationnelle d'aérodrome (AOP)

Examen du rapport de la huitième réunion du sous-groupe de la planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG/8)

(Note présentée par le Secrétariat)

RESUME

Ce document présente le rapport de la huitième réunion du sous-groupe de la planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG/8). Le Sous-groupe a reçu et examiné les suites à donner aux conclusions et décisions de la réunion APIRG/16 telles qu'approuvées par le Conseil et les conclusions de la réunion spéciale AFI RAN. Il a examiné la liste des carences dans le domaine AOP et a tenu de longues discussions sur la méthodologie actuellement utilisée par l'OACI pour le développement de la liste des carences et de la maintenir à jour à d'une manière continue. La réunion a également examiné les progrès de la mise en œuvre de certaines dispositions de l'annexe 14 dans la région AFI, en particulier les dispositions de la certification des aérodromes, du programme national de sécurité et des systèmes de gestion de la sécurité.

Suite à donner par la réunion APIRG/17 se trouve au paragraphe 10.1 de la présente note.

Références:

Rapport de la réunion Spécial AFI RAN (Doc 9930)
Rapport de la réunion APIRG/16
Rapport de la réunion AOP/SG/8

1. Introduction

1.1 La huitième réunion du sous-groupe de la planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG/8) s'est tenue à Nairobi, Kenya du 2 au 4 juin 2010. Elle a réuni 26 participants de 15 États et de l'Association du transport aérien international (IATA).

2. Suites à donner aux conclusions de la réunion spéciale AFI RAN

2.1 La réunion a été informée que l'approche de la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne Afrique-Océan Indien qui s'est tenue à Durban, Afrique du Sud, du 24 au 29 novembre 2008 a été différente de dernières réunions RAN en ce qu'elle s'est concentrée seulement et spécifiquement aux questions de la sécurité. Il n'y a donc pas eu de réexamination et

modification du Plan régional de navigation aérienne. La réunion AOP/SG/8 a examiné les progrès de mise en œuvre de conclusions de la réunion spéciale AFI RAN tout en se centrant dans le domaine de la planification opérationnelle d'aérodrome(AOP).

2.2 La réunion a noté la décision du Conseil de l'OACI demandant l'OACI de jouer un rôle de premier plan en vue d'assurer que les problèmes de sécurité relativement élevés dans la région AFI sont abordés et ceci a conduit à la création d'un plan de mise en œuvre complet AFI (ACIP). La réunion a été informée des progrès significatifs qu'ACIP a réalisés dans le but de résoudre les problèmes de sécurité dans la région AFI, en particulier dans la conduite des activités de formation approfondie dans divers domaines et a convenu que, pour que l'OACI puisse avancer en outre, il est essentiel que les États contractants de la Région AFI coopèrent ensemble pour une utilisation optimale des ressources disponibles et mais aussi s'engagent également à promouvoir les idéaux du Plan AFI. À cet égard, la réunion a noté la recommandation 3/2 de la réunion spéciale AFI RAN qui a encouragé les États de la Région AFI à tirer pleinement parti du programme établi pour renforcer la sécurité de l'aviation dans la région et a également encouragé l'industrie et les donateurs à entreprendre des projets qui portent sur les priorités déterminées suite à l'analyse d'écart réalisée par ACIP en coopération avec toutes les parties prenantes.

2.3 La réunion AOP/SG/8 a noté que les États ont tiré pleinement parti des activités de l'ACIP. L'exercice d'analyse d'écart a été réalisé dans la plupart des États de la région AFI, à l'exception d'une poignée, et l'industrie et toutes les parties prenantes y ont participé activement. La coopération entre les autorités réglementaires des États et l'industrie aéronautique a été bien accueillie et les deux parties collaborent avec objectif d'assurer la sécurité aérienne. Il est toutefois trop tôt pour évaluer la mesure dans laquelle les activités de formation ont conduit à la mise en œuvre effective des SARP, l'amélioration réelle de la sécurité et, éventuellement, la réduction des accidents et incidents. La réunion AOP/SG/8 était d'avis que l'OACI devrait élaborer des stratégies pour continuer à surveiller ces paramètres afin d'évaluer les avantages concrets du programme ACIP.

Projet de Conclusion 8/01: Mécanisme de suivi des activités d'ACIP

ACIP devrait élaborer et mettre en œuvre un mécanisme de suivi pour apprécier combien d'activités de formation ont conduit à une mise en œuvre effective des SARP et, éventuellement de la réduction des accidents et incidents.

2.4 La réunion AOP/SG/8 souscrit à l'observation de la réunion spéciale AFI RAN qu'il y avait la mise en œuvre insuffisante de huit éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité et en particulier il a constaté que la mise en œuvre de l'élément crucial 4 (qualification et formation du personnel technique) est une condition préalable à la mise en œuvre des autres éléments cruciaux. À cet égard, il a été noté qu'il y avait en particulier des possibilités de formation inadéquate des inspecteurs d'aérodrome. La plupart des États ont donc dû dépendre de la formation à l'étranger qui était très cher. En outre, des inquiétudes ont été soulevées que de nombreux États ont connu des difficultés avec la rétention du personnel qui ont une formation adéquate et acquis une expérience suffisante. Il y avait également des indications insuffisantes sur l'aspect de la résolution des problèmes de sécurité. La réunion a donc formulé AOP/SG/8 le projet de conclusion ci-après:

Projet de Conclusion 8/02: Développement de programmes de formation pour les inspecteurs d'aérodrome

ACIP devrait aider certaines des institutions de formation existantes dans la Région AFI à élaborer et à mettre en œuvre des programmes de formation des inspecteurs d'aérodrome.

2.5 La réunion AOP/SG/8 a noté l'accent mis par la réunion spéciale AFI RAN sur l'approche coopérative en vue d'améliorer la sécurité de l'aviation, en particulier dans les États qui n'ont pas d'activité aéronautique suffisant pour justifier l'investissement pour mettre en place un système de supervision de la sécurité efficace tout en ayant d'autres besoins nationaux. En vertu de ces priorités concurrentes, les Autorités de l'aviation civile donnent souvent la priorité aux domaines traditionnels de l'AAC tels que navigabilité, opérations de vol, licences du personnel et dans une certaine mesure les services de navigation aérienne au détriment des aérodromes. Sur cette base, la réunion a noté avec satisfaction l'approche coopérative en cours de création dans un certain nombre de groupe régionaux au sein de la Région AFI, en particulier BAG, UEMOA, EAC et SADC.

2.6 En ce qui concerne la proposition de créer d'équipes régionales de sécurité de l'aviation, la réunion a été d'avis que leur établissement devrait être guidé par les bureaux régionaux de l'OACI et qu'il était essentiel d'établir leur mandat afin de s'assurer que les États et l'industrie identifient les personnes qui peuvent contribuer largement à leurs activités.

Projet de Conclusion 8/03: Création d'équipes régionales de sécurité de l'aviation (RST)

Les bureaux régionaux de l'OACI devraient jouer un rôle de premier plan dans la création d'équipes régionales de sécurité (RST) et la formulation du mandat de RST afin de s'assurer que les personnes appropriées sont identifiées, avec la participation active des États.

2.7 La réunion AOP/SG/8 a noté l'observation de la réunion spéciale AFI RAN que la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale dépendent principalement des aptitudes de ceux qui gèrent, utilisent et entretiennent ses systèmes. La réunion a constaté que l'Afrique a une capacité de formation limitée. Il s'ensuit que la formation doit souvent être acquise à l'extérieur du continent, ce qui entraîne des coûts élevés pour les gouvernements et l'industrie. La réunion a souligné la nécessité d'une formation approfondie sur le Poste de Travail (OJT) afin d'assurer que les inspecteurs d'aérodrome aient la confiance nécessaire pour s'acquitter de leurs fonctions. La réunion a donc formulé le Projet de Conclusion suivant.

Projet de Conclusion 8/03: L'expérience sur terrain, élément essentiel des activités de formation

En plus de la formation théorique offerte par l'OACI et les institutions de formation, les États devraient établir un mécanisme pour permettre à leurs inspecteurs d'aérodrome de suivre une formation sur le Poste de Travail (OJT) par des stages.

3. Suites à donner aux conclusions et décisions de la réunion APIRG/16 sur les services des aérodromes

3.1. Lutte contre les risques aviaires

3.1.1 En ce qui concerne la prévalence des risques aviaires, la réunion AOP/SG/8 a constaté que, la conclusion de la réunion APIRG/16 sur les accords de coopération entre les États voisins en vue de la réalisation d'études ornithologiques pour le développement de stratégies de la lutte contre le risque aviaire continue à être mise en œuvre comme c'est le cas dans les cinq États partenaires de la Communauté de l'Afrique de l'Est (EAC). Ces États ont déjà créé un Comité de gestion des risques animaliers sous l'égide de l'Agence régionale pour la supervision de la sécurité (CASSOA) de l'Afrique de l'Est.

3.1.2 La réunion a noté cependant que, malgré plusieurs rappels, le compte rendu des impacts d'oiseaux au système d'information (IBIS) de l'OACI, n'avait pas été amélioré. Il a été suggéré que les organismes régionaux de supervision de la sécurité et les différents COSCAPs qui sont entrain d'être créés dans différentes parties de l'Afrique soient utilisés comme un outil de collecte de données et de faire les comptes rendus à IBIS.

3.2. Services de Sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLI)

3.2.1 La réunion a reconnu qu'il ya eu des améliorations dans la fourniture d'équipements de lutte contre l'incendie, d'outils et d'équipements de sauvetage, ainsi que de matériel de protection. Cependant, un certain nombre d'aéroports n'allouent pas des ressources suffisantes à la formation, au perfectionnement et au maintien du personnel afin d'assurer une formation adéquate (y compris les conditions requises d'études et la formation sur poste de travail) et de recyclage (y compris les cours de perfectionnement) sur de façon régulière. La réunion a donc observé qu'il est nécessaire pour les États d'élaborer des règlements appropriés et des éléments indicatifs sur les critères de sélection du personnel déterminant les conditions requises d'études minimales, les qualifications et les compétences minimales à chaque niveau et l'obligation d'examen médicaux périodiques.

3.2.2 La réunion a également noté qu'il y avait certains aéroports qui se situent près des zones marécageuses et de mangrove, qui par conséquent ont besoin de l'aide de service de sauvetage et de lutte contre d'incendie. Bien que l'OACI ait fourni des éléments indicatifs sur cette question, beaucoup d'aéroports n'ont pas pris des dispositions pour faciliter une action rapide en cas d'éventualité dans ce terrain et environnement précaires.

3.3 Résistance et caractéristiques des chaussées d'aérodrome

3.3.1 La réunion AOP/SG/8 a noté que lors des audits supervision de la sécurité, beaucoup d'États n'ont pas mise en œuvre les dispositions pour effectuer les mesures de résistance des chaussées d'aérodrome comme un outil de planification pour la maintenance préventive des programmes tout en tenant compte d'énormes ressources requises pour entreprendre la réhabilitation complète des chaussées, ce qui devient éventuellement nécessaire. En outre, il a également été noté que très peu d'aérodromes ont mise en œuvre les dispositions pour mesurer et rendre compte des caractéristiques de frottement des pistes même quand il est devenu évident qu'il n'y avait pas de vaste dépôts de caoutchouc. La réunion a reconnu que l'équipement nécessaire pour mesurer la résistance des chaussées et les caractéristiques de frottement des pistes sont coûteux et la technologie nécessaire n'était pas facilement, disponible. C'est pourquoi la réunion a réaffirmé sa conclusion antérieure aux États d'envisager 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.

4. Examen des listes d'aérodromes internationaux dans le plan AFI

4.1 La réunion AOP/SG/7, tout en discutant la question sur les carences des aérodromes dans la Région AFI qui ont été considérés comme ayant demeuré sans solution pendant une longue période, a noté que certains aéroports figurant dans le plan de navigation aérienne (ANP), n'étaient pas ou n'avaient pas l'intention d'être utilisés pour des vols internationaux réguliers. Pour cette raison, ces aéroports sont mal équipés et aucune priorité ne leur a été donnée dans l'allocation. Cela a été considéré comme contribuant à la longue liste des carences qui demeurent et, il a été convenu que les États devraient procéder à un examen de la liste des aéroports inclus dans le Plan AFI et FASID et proposer des modifications appropriées pour supprimer ces aéroports.

4.2 La réunion AOP/SG/8 1 a été informée que les bureaux régionaux WACAF et ESAF de l'OACI ont deux fois rappelé les États de revoir la liste des aérodromes internationaux. La réaction des États à ces rappels n'est pas satisfaisante. La réunion a pris note de ce fait et a convenu que, compte tenu de ce qui précède, la liste des aérodromes dans le Plan AFI devrait continuer à être modifiée selon les procédures de l'OACI pour la modification du ANP et du FASID.

5. Examen des carences dans le domaine AOP

5.1 APIRG a régulièrement examiné l'état de mise en œuvre du Plan de navigation aérienne AFI à travers ses organes subsidiaires, y compris le sous-groupe AOP (AOP/SG). Le résultat de cet examen est rapporté au Conseil de l'OACI et notifié aux États et aux organisations utilisateurs concernés. La liste des carences a été compilée par le Bureau régional et mis à jour avec des informations supplémentaires recueillies au cours de réunions régionales informelles, la mission des experts de l'OACI aux États, y compris lors des audits de supervision de la sécurité et aussi à partir de sources diverses, y compris les organisations utilisateurs après validation en conformité avec la décision de la Commission de navigation aérienne. La réunion a été informée des difficultés persistantes rencontrées par le Secrétariat à obtenir des renseignements récents des États sur les carences et les mesures correctives prises pour les éliminer et pour la validation des rapports par les utilisateurs.

5.2 L'attention du sous-groupe a été attirée sur la Conclusion 5/15 de la réunion APIRG/5 qui a appelé à la mise en œuvre de « l'action de dernier recours » lorsque les efforts visant à éliminer les carences se révèlent infructueux, après avoir épuisé toutes les alternatives. L'action de dernier recours se compose de deux parties:

- a) proposer l'inclusion d'une autre installation /procédure dans l'ANP, et;
- b) si cela n'est pas possible, les États, les utilisateurs et l'OACI devraient être fournis d'une analyse concernant les risques associés à une telle carence.

5.3 Pour sa part, l'ATA a indiqué qu'elle organise régulièrement des missions techniques à travers lequel son équipe d'experts maintient un contact direct avec les autorités et les fournisseurs de services. Le but de ces missions est d'identifier les carences des infrastructures de préoccupation pour les opérations aériennes, les priorités des mesures correctives, les possibilités de coopération entre IATA et les autorités pour prendre des mesures correctives, et les possibilités de futurs plans de développement. Les missions techniques de l'IATA

comprennent généralement les discussions avec les autorités sur les échéances concrètes pour des mesures correctives et, si nécessaire les missions de suivi sont organisées.

5.3 Après de longues délibérations, la réunion était d'avis que la méthodologie utilisée pour élaborer, valider et tenir à jour la liste des carences n'est pas efficace compte tenu du fait que les États ne réagissent pas aux communications qui leur sont envoyées. La liste des carences ne peut donc pas être considérées comme exactes à n'importe quel moment et a recommandé que la méthodologie soit examinée par le Secrétariat et faire un compte rendu à la prochaine réunion du sous-groupe AOP.

Projet de Conclusion 8/05: Examen de la méthode de compilation de la liste des carences

OACI devrait élaborer une méthode plus efficace pour l'élaboration, la validation et le suivi des carences dans les aéroports internationaux. Ceci aidera à garder la liste des carences à jour à tout moment.

6. Les dispositions de l'Annexe 14

6.1 Dispositions de l'Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA)

6.1.1 La réunion a examiné les dispositions de l'annexe 14, volume I sur l'Aire de sécurité d'extrémité de piste (RESA) et les spécifications qui lui sont associés. Au cas où la fourniture d'une RESA serait interdite pour mettre en œuvre, il faudra envisager de réduire certaines distances déclarées. La question sur la fourniture d'équipement ou installation nécessaire à des fins de la navigation aérienne qui doivent être situés sur une aire de sécurité d'extrémité de piste et monté le plus bas possible a également été discutée. Il a été souligné que les incidents et les accidents à la sortie de piste sont devenues très répandues et que les aéroports doivent s'assurer que cette disposition est mise en œuvre.

6.2 L'essai de mesure du frottement sur la piste et retrait des dépôts de caoutchouc

6.2.1 La réunion a noté que beaucoup d'aéroports prennent pour acquis les caractéristiques de frottement. Lorsque la certification des aérodromes a été mise en œuvre et l'inspection des chaussées de la piste sont régulièrement effectuées, les rapports d'eau stagnante et les dépôts de caoutchouc ont été enregistrées et ont été désignées comme des aires possibles de niveaux de frottement. La réunion a souligné qu'en raison de la météo dans les régions tropicales, les cas de saignement du bitume et des dépôts de caoutchouc sont plus prononcés et dans des conditions humides les caractéristiques de frottement pourraient être réduites considérablement. En outre, les mauvaises installations de drainage, dues soit par conception ou par de procédures de maintenance inadéquate augmentent la prévalence de l'eau stagnante sur les surfaces de la piste. La réunion a examiné le coût de l'équipement de mesure de frottement dans un aéroport où le trafic n'est pas très élevé et a réaffirmé sa conclusion antérieure à l'approche coopérative à ce problème. À cet égard, le Kenya a indiqué que l'Autorité des aéroports du Kenya (KAA) avait acquis à la fois une machine d'essai de friction et un équipement de mesure des dépôts de caoutchouc et a indiqué que les États voisins intéressés peuvent contacter la direction du KAA pour une telle coopération.

6.3 Signalisation

6.3.1 Les tableaux de signalisation dans un aéroport sont essentiels pour guider la circulation et contrôle à la surface. Les résultats de l'audit USOAP ont indiqué le degré de laxisme sur la question de la signalisation appropriée ou le manque d'entretien adéquat de la signalisation sous prétexte que la mise en page d'aérodrome ne sont pas compliquées et les conditions météorologiques extrêmes ne sont pas fréquents. La réunion a été d'avis que la stricte mise en œuvre du PNS et SGS qui intègre le compte rendu régulier d'inspection contribuerait à résoudre ces carences.

6.4 Plan d'urgence d'aérodrome (AEP)

6.4.1 La réunion a noté que, malgré l'insistance sur cette question au cours des discussions antérieures et le nombre d'ateliers organisés par l'OACI dans la région pour souligner à nouveau la nécessité de mettre en œuvre cette disposition, les carences existent encore. La réunion a également été informé de l'amendement n° 10 de l'annexe 14, volume I qui a mis en place des exemples des situations d'urgence, «urgences de santé publique», y compris un risque accru de voyageurs ou des marchandises qui transmettent des maladies graves à l'échelle internationale à travers le transport aérien et des graves épidémies de maladies contagieuses pouvant affecter une grande partie du personnel d'aérodrome. La réunion a rappelé que lors de ces aérodromes situés près de grandes étendues d'eau et / ou les zones marécageuses, ou les terrains difficiles, le plan d'urgence d'aérodrome devrait comprendre la création, d'essai et d'évaluation à intervalles réguliers d'une réponse prédéterminée pour les services de secours spécialisés. Les rapports d'audits USOAP ont indiqué qu'il existe un certain nombre des aérodromes dans la région AFI qui n'ont toujours pas des services appropriés de secours spécialisés inclus dans leur AEP. En outre, un certain nombre n'a jamais mené un exercice d'urgence à pleine échelle impliquant le sauvetage en mer.

6.4.2 La réunion a été informée que le Ghana a acquis au fil des ans une solide expérience sur la conduite d'un exercice d'urgence à grande échelle. Compte tenu du fait que l'aéroport principal au Ghana est situé à proximité de la mer et en conformité aux dispositions de l'annexe 14, Volume 1, le Ghana a récemment mené avec succès un exercice de recherche et de sauvetage incluant un incident en mer.

L'exercice fait ressortir un certain nombre de défis tels que:

- Comment faire pour aider les organismes participants de comprendre la nature complexe de ce type d'exercice.
- Obtenir la participation active des responsables gouvernementaux de haut niveau qui a été vital pour la réussite de l'exercice.
- Combinaison des dispositions des annexes 12 et 14 pour le bon déroulement de l'exercice.

7. État de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe sur la certification des aérodromes et de systèmes de gestion de la sécurité

7.1 Les diverses enquêtes menées par le secrétariat de l'OACI, l'examen des résultats du Programme Universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et, plus récemment, l'analyse d'écart effectuée dans le cadre du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) indiquent que le niveau de mise en œuvre est généralement très faible. Une analyse plus avancée indique qu'il y a une carence des inspecteurs d'aérodrome dans presque

tous les domaines. À cet égard, la réunion a été informée que le Bureau WACAF de l'OACI a prévu de tenir un atelier de certification des aérodromes du 4 – 8 octobre 2010 et que l'ACIP prévoit des formations des inspecteurs d'aérodrome en français du 11 – 29 octobre 2010 et en anglais du 8 – 26 novembre 2010. Les États sont invités à profiter de ces activités de formation dont le contenu doit tenir compte des réalités dans la région AFI. En outre, il n'y aura aucun frais de participation.

Projet de Conclusion 8/06: Formation des inspecteurs des aérodromes

Les États doivent profiter de l'atelier sur la certification d'aérodrome de qui se tiendront du 4 – 8 octobre 2010 (en anglais) et les cours de formation des inspecteurs gouvernementaux (11 – 29 octobre 2010, en français) qui se tiendra dans la région WACAF et en anglais les 8 – 26 novembre 2010 dans la région ESAF.

7.2 Les Activités de l'ACIP relatives à la mise en œuvre des dispositions du SGS

7.2.1 ACIP a mené plusieurs cours intégrés de Gestion de la Sécurité pour les organismes de réglementations et les fournisseurs des services et ces cours ont inclut le programme de sécurité d'État (PNS), les systèmes de gestion de sécurité (SGS), les systèmes de supervision de la sécurité d'État et le plan mondial de la sécurité (GASP), la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) et l'élaboration d'un programme générique régional de sécurité (RSP). La réunion a apprécié les efforts qu'ACIP a mis pour assurer une formation adéquate. La réunion a cependant insisté sur la nécessité d'une formation plus orientée pratique pour les inspecteurs d'aérodrome où ils acquerraient « l'expérience pratique » pour les aider à obtenir la confiance nécessaire pour s'acquitter de leur responsabilité de supervision de la sécurité dans leurs États respectifs. À cet égard, la réunion a formulé la conclusion suivante:

Projet de Conclusion 8/07: Formation des inspecteurs des aérodromes

Les États qui ne l'ont pas encore fait, participent aux formations sur les systèmes intégrés de Gestion de la Sécurité qui seront organisés dans l'avenir.

ACIP devraient s'efforcer d'inclure les aspects pratiques de l'inspection d'aérodrome dans les cours de formation des Inspecteurs du gouvernement qui auront lieu vers la fin de l'année dans les bureaux régionaux de l'ESAF et du WACAF

7.3 Expérience de l'Algérie

7.3.1 La réunion a été informée de l'expérience de l'Algérie en ce qui concerne la mise en œuvre de la disposition sur la certification d'aérodrome où 14 aérodromes ont été certifiés depuis 2005 et à ré-certifié en 2009 soutenue par une législation adéquate. Un comité de certification composé de cinq inspecteurs d'aérodrome externes et deux internes a été à la base de cette réalisation. Une formation approfondie de cinquante personnels a été menée. Un programme de formation complémentaire pour la mise en œuvre du SGS est attendu.

7.4 Expérience du Kenya en ce qui concerne la certification des aérodromes

7.4.1 Lors de l'exécution de l'obligation de certification des aérodromes, il a été noté que le Règlement sur les aérodromes au Kenya avait des carences des spécifications. En outre le

KCAA a noté qu'au cours du développement des éléments indicatifs, il était nécessaire de s'assurer qu'il ait suffisamment des concertations avec les exploitants d'aéroports et fournisseurs de services en vue d'élaborer un plan d'action réaliste pour la mise en œuvre de la coopération fondé sur une analyse d'écart soigneusement examiné. Les initiatives prises par l'Agence régionale pour la supervision de la sécurité (CASSOA) de l'Afrique de l'Est fournissent la plateforme nécessaire pour une consultation supplémentaire dans la région et cette tendance devrait renforcer la coopération et la compréhension. Il est prévu que CASSOA sera à la tête des efforts pour établir un programme régional de sécurité dans les cinq États partenaires de l'Afrique de l'Est (EAC).

7.4.2 Le Kenya a également fait observer que le succès de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 14 pour la certification des aéroports dépend fortement de l'engagement de l'exploitant d'aéroports, y compris l'allocation de ressources suffisantes pour la formation et la rectification rapide des problèmes de sécurité identifiés par les autorités de réglementation durant les inspections. Le problème est complexe par le fait que puisque la plupart des aéroports sont une propriété exclusive du gouvernement et agissent comme le principal et souvent le seul accès à l'économie des États, les autorités réglementaires n'ont pas les pouvoirs nécessaires d'imposer des restrictions d'exploitation. La réunion a donc formulé le projet de conclusion ci-après: -

Projet de Conclusion 8/08:

- 1. Les Etats devraient faire en sorte que, lors du développement de leurs cadres législatifs l'autorité réglementaire soit accordée le pouvoir de réglementer les aéroports et que ses inspecteurs ont suffisamment le pouvoir d'imposer des restrictions d'exploitation et des sanctions sur des aéroports dans le cas de non-conformités.**
- 2. Les exploitants d'aéroport dans la région devraient s'engager à la certification de leurs aéroports et en particulier veiller à la rectification des problèmes de sécurité identifiés par l'allocation de ressources adéquates nécessaires pour faciliter la mise en œuvre effective des provisions de l'annexe 14.**

7.5 Expérience du Kenya en ce qui concerne la mise en œuvre du SGS

7.5.1 Le Kenya a signalé que les dispositions de la gestion des systèmes de sécurité n'avaient pas encore été pleinement mises en œuvre dans les aéroports du Kenya. L'Autorité des aéroports du Kenya (KAA) qui gère les grands aéroports n'a pas défini ses politiques de sécurité, ses objectifs et stratégies; la formation en sécurité et la circulation de l'information de sécurité sont inadéquates et il y a un manque général d'engagement au niveau le plus élevé de la gestion. La lenteur dans la mise en œuvre de SGS par les exploitants d'aéroport a également contribué à l'insuffisance des éléments réglementaires. Cela exige que l'État établisse rapidement le PNS en fournissant la réglementation nécessaire et les éléments indicatifs et la fixation des niveaux de performance de sécurité requis

Projet de Conclusion 8/09:

- 1. Pour atteindre efficacement les objectifs du SGS des aéroports certifiés, l'autorité la plus élevée de l'organisation d'aéroport doit démontrer son engagement au SGS en participant activement à sa mise en œuvre et en fournissant des ressources adéquates pour la formation du personnel et des**

entrepreneurs, et en facilitant la circulation de l'information sur la sécurité à tous les personnel.

- 2. Les cadres supérieurs des aérodromes devraient accorder plus d'attention à la surveillance de la sécurité et à la mise en œuvre des actions rectificatives nécessaires pour la réalisation de niveaux de performance de sécurité requis et assure que les objectifs et les stratégies de sécurité sont clairement définies.**
- 3. L'autorité de l'aviation civile (CAA) doit s'efforcer d'établir des objectifs des plans stratégiques pour la mise en œuvre de la PNS, afin de rapidement soutenir la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 14 pour la certification des aérodromes et du SGS.**

8 Suite à donner aux dispositions spécifiques de l'Amendement n° 10 de l'Annexe 14

8.1 La réunion a été informée de la substance de l'Amendement n° 10 de l'Annexe 14, Volume I, qui est devenu applicable le 19 novembre 2009 et après une évaluation assidue, a formulé le projet de conclusion ci-après :

Projet de Conclusion 8/10 :

Les États devraient prendre note du contenu de l'Amendement n° 10 de l'Annexe 14, Volume I, et prendre les mesures nécessaires pour incorporer ces amendements dans leurs réglementations nationales d'aérodrome

Les États devraient veiller à ce que les aérodromes revoient leurs plans d'urgence pour y inclure des dispositions pour les urgences de santé publique.

9. Examen du mandat du sous-groupe AOP (AOP/SG)

9.1 La réunion a examiné son mandat et les futurs programmes de travail en vue d'intégrer la vision de l'OACI que toutes les activités soutiennent les objectifs stratégiques. Le mandat a été modifié afin d'inclure :

- a) La sécurité des pistes
- b) Création et mise en œuvre de PNS et SGS
- c) Contrôler l'utilisation et la gestion des terres autour des aéroports
- d) Mécanisme de coopération entre les États dans le domaine d'exploitation des aérodromes.

10. Suite à donner par la réunion APIRG/17

10.1 La réunion APIRG/17 est invitée à prendre note des activités du sous-groupe (AOP/SG) et de recommander le projet de conclusions pour adoption par le Conseil.