



**ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

**DIX-HUITIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE  
PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE (APIRG/18)**

**Kampala, Ouganda (27 – 30 mars 2012)**

---

**Point 3.1 de l'ordre du jour: Planification Opérationnelle d'aérodrome (AOP)**

**EXAMEN DU RAPPORT DE LA NEUVIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE  
DE LA PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE D'AÉRODROME (AOP/SG/9)**

*(Note présentée par le Secrétariat)*

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Cette note de travail présente le rapport de la neuvième réunion du sous-groupe de la planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG/9). Le Sous-groupe a reçu et examiné les suites à donner aux conclusions et décisions de la réunion APIRG/17 telles qu'approuvées par le Conseil. Lors de l'examen de la liste des carences dans le domaine AOP, la réunion a reconnu les préoccupations du Conseil en ce qui concerne la lenteur des progrès relatifs à l'élimination de ces carences dans certains États. Il a noté que les plans de mesures correctives (CAP) développés par les États après l'achèvement des audits de sécurité pour supprimer les résultats observés ne sont pas précisément mis en œuvre. La réunion a noté les questions de préoccupations majeures relatives à l'AOP soulevées lors des audits de sécurité, particulièrement les exigences pour la certification des aérodromes, le programme national de sécurité, les systèmes de gestion de la sécurité et de la sécurité des pistes

La suite à donner par la réunion APIRG/18 figure au paragraphe 9

**RÉFÉRENCE(S):**

- Rapport de la réunion Spéciale AFI RAN (Doc 9930)
- Rapport de la réunion APIRG/17
- Rapport de la réunion AOP/SG

**Objectifs stratégiques:** A (Sécurité)

**1. INTRODUCTION**

1.1 La neuvième réunion du sous-groupe de la planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG/9) s'est tenue à Dakar, Sénégal du 28 au 30 septembre 2011. Elle a réuni 26 participants de 9 États et 2 organisations internationales : IATA (Association du transport aérien international) et ASECNA (Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar)

*Suites à donner aux conclusions et décisions de la réunion APIRG/17 sur les services des aérodromes*

**1.2 Examen du progrès réalisé – dans le cadre de la mise en œuvre du plan AFI (Ancien : programme de travail du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP)) dans le domaine AOP**

1.2.1 La réunion a noté les progrès réalisés – dans le cadre de la mise en œuvre du plan AFI – en relation avec la conduite des activités de formation et des exercices d'analyse d'écart dans presque tous les États AFI. Elle a noté que, dans plusieurs États, la mise en œuvre des activités du Plan de mesures correctives est principalement assurée par les bénéficiaires du programme de

formation du plan AFI. La réunion a en outre pris note de la demande croissante de programmes de formation et dans certains cas les activités spécifiques étaient plus encouragées. A cet égard, la réunion a formulé le projet de conclusion suivant: -

**PROJET DE CONCLUSION 18/XX: LA CONDUITE DES COURS FORMATION ANTERIEUREMENT DISPENSÉS PAR LE PLAN AFI**

**Il est conclu que les États qui souhaitent que la formation antérieurement dispensée par le Plan AFI doivent transmettre leur requête aux bureaux régionaux de l'OACI et si nécessaire collaborer avec les États voisins en vue de garantir un impact optimal.**

1.2.2 La réunion a noté le programme en cours consistant à mettre en réseau toutes les institutions de formation aéronautique de la région AFI dans le but d'améliorer l'exploitation commune des programmes de formation et d'assurer que la qualité de la formation dispensée satisfait aux exigences que la région AFI doit respecter. Pour ce qui est de la formation sur poste de travail, la réunion a recommandé la création de meilleures opportunités dans le cadre des organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO).

1.2.3 La réunion a été informée que les équipes de sécurité des bureaux régionaux (ROST) ont été établies dans les bureaux régionaux pour l'Afrique de l'Est et Australe (ESAF) et pour l'Afrique Centrale et de l'Ouest (WACAF), pour aider les États à mettre les activités relatives au Plan d'actions correctrices. Faisant suite à l'engagement politique par les États à travers l'acceptation des plans d'actions correctrices de l'OACI, les équipes régionales de sécurité des bureaux régionaux (ROST) effectuent des missions d'assistance sur base des actions correctives spécifiques en coordination avec d'autres parties prenantes qui fournissent une assistance aux États afin d'assurer la complémentarité dans la fourniture de l'aide.

**1.3 Lutte contre les risques aviaires**

1.3.1 Concernant le compte rendu des risques aviaires au système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS), il a été noté que les États ne satisfont pas toujours les procédures de compte rendu requises. La réunion a exhorté les États à améliorer le processus de compte rendu des risques aviaires et suggérer que les organismes régionaux de supervision de la sécurité et les divers programmes COSCAP des différentes régions de l'Afrique soient utilisés comme ressources supplémentaires pour la collecte et la transmission de données à l'IBIS.

**1.4 Services de Sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLI)**

1.4.1 La réunion a discuté la question observée par la réunion APIRG/17 sur la nécessité par les États d'élaborer des réglementations et directives adéquates sur les critères de sélection du personnel en prenant soin de définir un minimum de formation, de qualifications et de compétences requises pour chaque niveau. La réunion a également discuté de la nécessité d'effectuer des visites médicales à des intervalles réguliers. La réunion a par ailleurs recommandé aux États rencontrant des problèmes dans la mise en œuvre de ce programme de se rapprocher des États disposant d'une certaine expérience dans le domaine.

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

1.5.1 La réunion a évalué les exigences de l'Amendement 10 de l'Annexe 14, Volume I, y compris « Urgence de santé publique » comme l'un des types des urgences qui doit être prévu dans les plans d'urgence d'aérodrome et a noté que de nombreux États n'avaient pas encore développé les documents d'orientation pour permettre aux exploitants d'aérodrome de revoir leurs plans d'urgence d'aérodrome.

## 1.6 Certification d'aérodrome

1.6.1 La réunion a examiné les défis liés à la mise en œuvre de l'exigence de certification d'aérodrome. Ceux-ci incluent l'absence d'un cadre réglementaire, en particulier par rapport à la capacité d'imposer des restrictions opérationnelles en particulier lorsque l'opérateur de l'aéroport était une entité étatique et agit en supérieur et souvent en médiateur avec les États; le manque de formation des inspecteurs d'aérodrome et l'absence de procédures et documents d'orientation. La réunion a par conséquent formulé le projet de conclusion suivant :

### **PROJET DE CONCLUSION 18/XX: LES COURS DE FORMATION SUR LA CERTIFICATION D'AÉRODROME ET SMS/SSP**

**Il est conclu que:**

- a) l'OACI continue à faire la conduite des campagnes de sensibilisation sur la certification d'aérodromes des administrations de l'aviation civile (AAC) et des exploitants d'aérodromes et;
- b) les États tirent pleinement parti des cours de formation de l'OACI en vue de mettre en œuvre SMS et SSP.

## 2. SUIVI DES DÉCISIONS DU CONSEIL TOUJOURS EN VIGUEUR DANS LE DOMAINE DE LA PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE D'AÉRODROME

### 2.1 Généralités

2.1.1 Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion a examiné la Décision du Conseil toujours en vigueur dans le domaine AOP, tout en sachant que les décisions ont été prises après la quinzième réunion de l'APIRG. Les décisions étaient relatives à la gestion et la réduction des risques animaliers, au service de sauvetage et à la lutte contre les incendies, à la conduite d'un exercice d'urgence à grande échelle, à la mise en œuvre des exigences relatives à la certification des aérodromes et à la continuité de la participation aux réunions du sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG).

2.1.2 La réunion a reconnu et encouragé la coopération entre certains États dans le processus de certification des aérodromes, mais la réunion a également souligné que la certification devrait être effectuée dans le cadre du mandat spécifié par le cadre réglementaire de l'État. En outre, la réunion a demandé aux bureaux régionaux de l'OACI d'assurer le suivi avec les États sur les progrès de la mise en œuvre et offrir des orientations et une assistance appropriées, selon le cas.

## 3. EXAMEN DE LA LISTE DES AÉRODROMES INTERNATIONAUX DANS LE PLAN DE NAVIGATION AÉRIENNE (ANP) DE LA RÉGION AFI

### 3.1. Généralités

3.1.1 La réunion AOP/SG/7 tout en débattant sur la question des carences au niveau des aérodromes dans la région AFI qui demeure non résolue sur une longue période, a noté que la liste des aérodromes internationaux dans le Plan de Navigation Aérienne en région AFI incluait des aéroports non utilisés pour des vols internationaux réguliers. Par conséquent, les États d'accordaient pas la priorité à ces aéroports dans l'allocation des ressources et donc ils avaient des équipements médiocres, des infrastructures peu suffisantes et offraient des services minimales. La réunion a estimé que ceci, d'une certaine manière, contribuait à la longue liste des carences qui demeurent non résolues sur une longue période. Par conséquent, il est convenu que les États devraient effectuer une révision de la

liste des aéroports inclus dans l'ANP FASID de la région AFI et proposer les amendements appropriés, y compris le retrait du Plan de tels aéroports. A cet égard, la réunion a salué les procédures adoptées par le Conseil de l'OACI sur l'amendement de la première partie du Plan AFI (L'ANP de Base) et deuxième partie (FASID).

## **PROJET DE CONCLUSION 18/XX: EXAMEN DE LA LISTE DES AÉRODROMES INTERNATIONAUX DANS L'ANP AFI**

**Il est recommandé que les États fassent une révision exhaustive de la liste incluse dans le Plan de Navigation Aérienne de la Région AFI (AFI ANP) et proposent des amendements appropriés, incluant le retrait du Plan, des aéroports utilisés ou dont l'utilisation n'est pas prévue pour les opérations internationales.**

### **4. EXAMEN DES CARENES DANS LE DOMAINE DE LA PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE D'AÉRODROME (AOP)**

#### **4.1 Généralités**

4.1.1 La réunion est d'accord avec l'APIRG que la méthodologie utilisée pour compiler la liste des carences et la méthodologie adoptée pour la validation des carences signalées par les utilisateurs était inefficace. Tenant compte de cela, la liste des carences ne peut pas être considérée comme exacte à un moment donné.

4.1.2 Pour sa part, l'IATA avait signalé qu'elle organise régulièrement des Missions Techniques pour identifier des carences infrastructurelles qui concernent les opérations aéronautiques, les priorités fixées dans les mesures correctives, les possibilités de coopération entre l'IATA et les autorités pour mettre en œuvre les mesures correctives, et les opportunités pour les plans de développement futurs. Les Missions Techniques de l'IATA incluent habituellement des discussions avec les autorités sur les calendriers pratiques pour l'application de mesures correctives. Ces informations sont souvent rapportées à l'OACI et occasionnellement se retrouvent sur la liste des carences bien que ce ne soit que lorsque l'OACI est en mesure de valider les informations conformément aux directives du Conseil.

4.1.3 La Fédération Internationale des Associations de Pilotes de Lignes (IPALFA) a rapporté qu'elle continue à compiler une base de données des carences au niveau des aéroports sur la base des rapports des pilotes. Néanmoins, cette base de données est à usage interne et n'est pas partagée même si sur requête certaines informations sont accessibles.

4.1.4 Afin d'améliorer la collecte de toutes ces informations, une Base de Données des Carences dans la Navigation Aérienne en Région AFI (AFDD) et une base de données globale centralisée sont en cours de création afin d'apporter une aide dans l'amélioration du processus d'identification, d'évaluation, de rapportage et d'élimination des carences. Cet outil en ligne sera un moyen sûr et efficace de s'assurer que toutes les parties prenantes ont l'occasion de fournir un statut en temps réel. Ceci déclenchera un mécanisme de suivi incluant une validation. Une fois que ce site est alimenté de façon adéquate, il sera possible de faire des évaluations sur les états et les tendances.

### **5. LE PROGRAMME UNIVERSEL OACI D'AUDITS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (USOAP) : LEÇONS APPRISES DANS LE DOMAINE PLANIFICATION DE L'EXPLOITATION D'AÉRODROME (AOP)**

#### **5.1 Généralités**

5.1.1 Il est universellement reconnu que le Programme Universel OACI d'Audits de Supervision de la Sécurité (USOAP) a incontestablement contribué à l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale en promouvant l'application systématique des Normes et Pratiques de

sécurité Recommandées de l'OACI par les États. Le maillon essentiel de la réussite de l'USOAP est le processus fiable et durable d'identification des carences à travers des audits de supervision de la sécurité ; ce processus encourage les états à élaborer et à mettre en œuvre des plans d'actions permettant à corriger les carences et analyser les résultats d'audit afin de créer un guide pour des améliorations futures. La transparence et le partage de l'information relative à l'évolution du programme d'audit ont également contribué à l'amélioration de la sécurité.

5.1.2 L'USOAP est en train d'évoluer vers une Méthode de Surveillance Continue (CMA) qui contrôlera les capacités de supervision de la sécurité des États Membres de l'OACI de manière continue et mènera diverses activités USOAP basées sur une analyse des risques de sécurité. Dans le cadre de cet accord, même si l'USOAP évolue vers la CMA, un certain nombre d'États de la région AFI sont mentionnés par la Commission d'examen du contrôle et de l'Assistance (MARB) parce qu'ils figurent sur la liste des États ayant de préoccupations significatives de sécurité (SSC) et d'autres ou sont accusés d'un niveau élevé d'inexécution. Sur les 39 États actuellement soumis à la MARB, 26 (67%) appartiennent à la région AFI.

5.1.3 La réunion a souligné que l'évaluation des résultats de l'USOAP montre que dans **TOUS LES DOMAINES CRUCIAUX** le pourcentage d'inexécution dans la région AFI dépasse la moyenne mondiale et que l'Élément Crucial (EC) qui accuse le niveau d'inexécution le plus élevé est l'EC 4 - Qualification et Formation du Personnel Technique.

5.1.4. Après quelques discussions sur les défis relatifs à la mise en œuvre du plan d'actions correctrices (CAP) dans les États mentionnés dans la MARB, l'OACI à travers ses bureaux régionaux, est entrain d'élaborer des plans d'action spécifiques à chaque État afin d'identifier les domaines prioritaires où elle peut apporter/coordonner une assistance technique. En outre, en collaboration avec la Commission Africaine de l'Aviation Civile (CAFAC), l'OACI aide les États de la MARB à travers un Plan d'Inspectorat Coopératif de l'AFI (AFI-CIS), qui pourra fournir un groupe d'inspecteurs en vue d'aider d'autres États de la région AFI en matière de la conduite de certification et de surveillance. Le groupe est établi et accessible par une lettre d'entente (MoU).

5.1.5. La réunion a formulé le projet de conclusion suivant:

**PROJET DE CONCLUSION 18/XX: SUITE À DONNER PAR LES ÉTATS POUR  
RENFORCER LA MISE EN ŒUVRE DES PLANS  
D'ACTION CORRECTRICES**

**Il est conclu que:**

- a. **les États, en particulier ceux mentionnés dans la MARB, se joignent aux efforts des Bureaux Régionaux pour l'élaboration de plans d'action spécifiques à chaque État en vue d'une assistance coordonnée;**
- b. **Les États soutiennent les efforts de l'OACI pour coordonner la mise en place des Organisations Régionales de Supervision de la Sécurité (RSOO);**
- c. **Les États qui peuvent signer le protocole d'accord avec la CAFAC, soutiennent l'AFI-CIS et proposent à leurs inspecteurs de rejoindre le groupe afin d'aider d'autres États; et**
- d. **Les États incluent des participants de l'organisme de régulation et des Opérateurs d'Aéroport lors de l'identification des candidats pour les activités de formation de l'OACI.**

## 6. PLAN POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASP) – LEÇONS APPRISSES À CE JOUR

### 6.1. Généralités

6.1.1 La réunion a pris note des éléments de base du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) qui sont les suivants : -

- a) que toutes les parties prenantes du système de l'aviation doivent être impliquées ;
- b) que les rôles joués par les entités de régulation et de l'industrie tout en mettant l'accent sur leur nature complémentaire, promeuvent une approche proactive de la sécurité et offrent un moyen de s'assurer que les initiatives de sécurité à travers le monde améliorent la sécurité par le biais d'une coordination des efforts, réduisant ainsi les incohérences et le dédoublement des efforts ; et
- c) que les principes de haut niveau qui avaient été acceptés par toutes les parties prenantes de l'aviation sont vitaux pour renforcer les niveaux de sécurité au sein de l'aviation commerciale dans le monde.

6.1.2 La réunion a pris note des objectifs du plan qui sont les suivants:

- a) Réduire les nombres d'accidents mortels et de décès à l'échelon mondial, quel que soit le volume du trafic aérien.
- b) Obtenir une diminution sensible des taux d'accidents, en particulier dans les régions où ceux-ci restent élevés.
- c) À la fin de 2011, aucune région de l'OACI ne présentera un taux d'accidents supérieur à deux fois la moyenne mondiale (calculée sur une période de cinq ans).

6.1.3 Soulignant l'insuffisance des données disponibles pour mesurer le succès du plan, la réunion a toutefois apprécié les résultats des analyses des lacunes, qui ont permis d'identifier les domaines où les meilleures pratiques n'ont pas été suffisamment mises en œuvre. C'est grâce à la mise en œuvre du GASP que l'OACI, à travers son Plan régional AFI de mise en œuvre complet (ACIP) actuellement connu sous le nom Plan AFI, a pu appuyer les États dans la formation de leur personnel et soutenir la création d'organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et d'Agences régionales Enquêtes-Accidents (RAIA).

6.1.4 Durant les exercices de l'analyse d'écarts, les lacunes suivantes sont été identifiées:

- a) Les États n'ont pas été capables d'établir des structures et des cadres nécessaires pour un système de supervision de la sécurité efficace et durable;
- b) Les États n'ont pas la capacité et les ressources pour re-certifier les titulaires d'autorisations (tels que les exploitants aériens, les organismes de navigabilité, les aéroports, etc.) conformément à l'ensemble de la réglementation actuelle;
- c) Les bureaux indépendants d'enquêtes sur les accidents n'ont pas été mis en place dans la majorité des États et dans ceux où ils ont été effectivement mis en place, les membres du personnel n'ont pas bénéficié d'une formation adéquate et ne se sont pas familiarisés avec les systèmes du logiciel ECCAIRS (Centre Européen des systèmes de notification des incidents d'aviation);
- d) Le système ADREP / ECCAIRS n'a pas été mis en place dans les États ;
- e) Dans la plupart des États, les États et les fournisseurs de services n'ont pas mis en place les systèmes de gestion de la sécurité;

- f) L'intégration du programme SMS n'a pas été assurée en vue d'une communication efficace et régulière et pour assurer une évaluation intégrée du risque de changement;

6.1.5 Pour pallier ces lacunes, et étant donné le faible niveau de mise en œuvre de 7 des 8 éléments cruciaux dans la région AFI et sa corrélation avec le taux des accidents, la réunion propose le projet de conclusion suivant:

#### **PROJET DE CONCLUSION 18/XX: LEÇONS APPRISES DU GASP**

**Il est conclu que les États :**

- a) s'engagent à apporter des améliorations dans la mise en œuvre globale des huit éléments cruciaux ;**
- b) exercent une surveillance effective de leur industrie de l'aviation, y compris la capacité à identifier et à résoudre les carences d'ordre sécuritaire ;**
- c) s'efforcent de mettre en œuvre de manière effective l'élément crucial 4 (qualifications et formation du personnel technique) qui est un préalable essentiel à la mise en œuvre des autres EC ; et**
- d) s'assurent que le personnel et les organisations qui mènent des activités dans le domaine de l'aviation respectent les conditions établies avant d'obtenir l'autorisation de jouir d'un permis, d'un certificat, d'une autorisation et/ou d'une approbation.**

#### **7. SÉCURITÉ DES PISTES**

7.1 La réunion a été informée que depuis 2001, la Commission de Navigation Aérienne de l'OACI prenait des mesures pour résoudre le problème des incidents et accidents liés aux incursions sur pistes (IP). Plusieurs points essentiels ont été identifiés comme jouant un rôle déterminant dans la sécurité des pistes en général. Il s'agit de la phraséologie radiotéléphonique, la maîtrise de la langue, le matériel, l'éclairage et les balisages d'aérodrome, les tableaux d'aérodrome, les aspects opérationnels, la connaissance de l'environnement et les facteurs humains. Par la suite, l'OACI a organisé une série de Séminaires sur la Sécurité des Pistes dans les Bureaux Régionaux de l'OACI en vue de diffuser des informations sur les incursions sur piste. À la suite des séminaires, deux instruments pour réduire les IP ont été distribués : la Trousse d'Outils sur la Sécurité des Pistes (2005, CD-ROM) et le Document 9870 – Manuel sur la Prévention des Incursions sur Piste (2007) de l'OACI. L'OACI a introduit une définition d'IP dans les PANS ATM (Doc 4444) afin de normaliser la terminologie et la collecte de données relatives. L'Amendement 12 de l'Annexe 13 incluait aussi la classification des IP de gravité A comme étant des incidents graves qui doivent être signalés et faire l'objet d'enquêtes. En outre, l'Amendement 2 des PANS-ATM a introduit de nouvelles exigences de signalisation des IP aussi bien pour les ATS que pour l'équipage de vol en plus des nouveaux modes de signalisation contenus dans le Manuel sur la Prévention des Incursions sur Piste (Doc 9870).

7.2 La réunion a noté qu'en plus des Normes et Pratiques Recommandées (SARPs) existantes pour l'utilisation intégrée des aides visuelles en vue d'appuyer la prévention des IP, le nouvel Amendement 10-A de l'Annexe 14, Volume I, a introduit de nouvelles dispositions pour une amélioration des marques axiales de la voie de circulation et des panneaux d'instruction obligatoires dans le souci de renforcer la prévention des IP grâce aux aides visuelles. Des instructions sur les aides visuelles sont fournies dans le Document 9157 – Manuel de Conception des Aérodromes, Partie 4, Aides Visuelles.

7.3 La réunion a noté que la contamination de la piste et les problèmes y afférents constituent des facteurs de risque majeurs pour les sorties de piste et a souligné la nécessité d'une

compréhension commune de l'interaction complexe entre les facteurs qui affectent l'utilisation et les performances des systèmes de freinage des aéronefs. Cela implique la normalisation de la communication des conditions de la piste de sorte que les équipages de vol puissent déterminer avec précision les performances de décollage et d'atterrissage des aéronefs. Les autres facteurs majeurs sont les capacités du personnel des différents domaines opérationnels concernés à évaluer, communiquer et appliquer les données relatives aux conditions de piste, notamment le personnel des aérodromes, les contrôleurs aériens, les spécialistes de l'information aéronautique, les pilotes et les responsables d'opérations de vol /agents de régulation des vols.

7.4 La réunion a également jugé que l'aménagement de l'aire de manœuvre pouvait être d'une grande aide en particulier lorsque les voies de circulation sont insuffisantes. L'OACI a pour sa part créé un Groupe de Travail pour combler les lacunes notées dans les actuelles Normes et Pratiques Recommandées (SARP) relatives aux méthodes utilisées pour évaluer et signaler les caractéristiques de frottement des pistes, l'utilisation des valeurs de frottement mesurées à des fins d'opérations de vol et l'élimination des contaminants en temps opportun. Des Amendements aux Annexes 14 et 15 ont été proposés et un projet de circulaire sur l'évaluation, la mesure et le rapport sur l'état de la surface des pistes a été fourni.

7.5 La réunion a été informée que l'OACI avait organisé un Symposium Mondial sur la Sécurité des Pistes à Montréal, Canada, du 24 au 26 mai 2011. L'objectif du Symposium Mondial sur la Sécurité des Pistes (GRSS) était de souligner l'évolution vers une approche plus intégrée de gestion de la sécurité au sein du programme de sécurité des pistes de l'OACI, de coordonner une action mondiale visant l'amélioration de la sécurité des pistes en identifiant le rôle que l'État peut jouer, d'identifier un cadre commun pour l'amélioration de la sécurité des pistes, de promouvoir et encourager les partenariats pour l'organisation d'ateliers régionaux sur la sécurité des pistes à travers le monde et d'identifier un contenu et un format pour les futurs ateliers sur la sécurité des pistes. Dans la Région AFI, des Séminaires Régionaux sur la Sécurité des Pistes sont prévus au Cap, en Afrique du Sud (septembre 2012) et à Dakar, Sénégal (2013).

7.6 La réunion a salué les efforts coordonnés par l'OACI et a souligné que malgré un volume du trafic aérien relativement faible dans la plupart des aéroports de la région AFI et l'aménagement des pistes relativement simple, les incidents d'incursions sur piste (IP) et de sorties de piste (SP) se multiplient. La réunion a également reconnu que les solutions nécessitent une contribution efficace dans plusieurs domaines et venant de nombreux experts. La mise en place des équipes chargées de la sécurité sur les pistes (RAST) dans les aérodromes internationaux, avec des mandats spécifiques et soutien de la part de la direction à travers une allocation de ressources (personnel, temps, fonds, etc.) peut être effective. Un représentant de l'IFALPA (Fédération internationale des associations des pilotes de Ligne) a discuté de son expérience de création d'une RAST au Maroc et décrit les réalisations de cette RAST avant d'assurer sa disponibilité pour partager cette expérience avec ceux qui en exprimeront le souhait et au moment voulu. La réunion a formulé le projet de conclusion suivant :

## **PROJET DE CONCLUSION 18/XX: - SÉCURITÉ DE PISTE**

**Il est conclu que :**

- a) **Les États devraient prévoir de participer aux Séminaires Régionaux sur la Sécurité des Pistes qui seront organisés dans la région AFI ; et**
- b) **Les États devraient exiger que tous les aérodromes internationaux mettent en place des Équipes chargées de la Sécurité sur les Pistes qui seront chargées de contrôler les incidents d'incursion de piste et de sortie de piste ainsi que les accidents, et proposer des mesures d'atténuation proactives.**

## **8. AMENDEMENT DU MANDAT DU SOUS-GROUPE AOP/SG EN APPUI AUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE L'OACI**

8.1. Concernant ce point de l'ordre du jour, la réunion a procédé à la revue de son mandat et de ses futurs programmes de travail en vue de prendre en compte la priorité de l'OACI de garantir que toutes les activités sont mises en œuvre conformément aux Objectifs Stratégiques de l'OACI. Les modifications suivantes ont été apportées au mandat du sous-groupe:

Remplacer « péril aviaire » par « prévention du péril animalier »  
Ajouter le point h) Surveillance des obstacles à la navigation de surface

8.2 La réunion a noté que le tableau du programme de travail devrait être modifié en vue d'inclure ces changements.

## **9. SUITE À DONNER**

9.1 La réunion est invitée à prendre note du travail réalisé par le groupe AOP/SG et formuler les recommandations pour la suite à donner qu'elle juge nécessaire.

-FIN-