



**RAPPORT DE LA CINQUIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE
PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE D'AÉRODROME (AOP/SG)
DU GROUPE AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE (APIRG)**

(Dakar, 26 - 28 mars 2003)

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des éléments qui y figurent n'impliquent de la part de l'OACI aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones ou leurs frontières ou limites.

LISTE DES ABBREVIATIONS

Les abréviations et les acronymes utilisés par l'OACI sont contenus dans le document de Procédures pour les services de navigation aérienne - Abréviations et codes de l'OACI (doc.8400/5), le vocabulaire de l'aviation civile internationale (doc.9713) et tout autre document approprié sur la terminologie. Ceux énumérés ci-après ont été choisis en raison de leur pertinence avec les activités du sous-groupe de planification opérationnelle (AOP/SG) et/ou sont fréquemment utilisés dans ce rapport et ce, afin d'en faciliter la lecture.

A) Abréviations contenues dans le Tableau AOP

RFF	Besoin en service de sauvetage et lutte contre l'incendie
APP	Service de contrôle d'approche
TWR	Tour de contrôle d'aérodrome
ATIS	Service automatique d'aérodrome
AFIS	Service automatique d'information de région terminale
RWY NO	Numéro d'identification de piste
RC CR	Code de référence d'aérodrome
RWY Type	NINST (piste à vue), NPA (piste avec approche classique), PA1 (piste avec approche de précision cat 1), PA2, PA3
TWY	Voie de circulation à aménager
RWY LENGTH	Longueur de piste équivalente, avion critique pour la résistance de la chaussée, et
PAVEMENT STRENGTH	Résistance nécessaire exprimée sous forme de masse totale au décollage en milliers de Kg

Aides de radionavigation :

ILS	Système d'atterrissage aux instruments indiqué par un "X" ou 1, 2 ou 3 si la catégorie de l'ILS est différente de celle de la piste, + "D" si un équipement de mesure de distance (DME) est prévu.
VOR	Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence + "D" si DME
NDB/L	Radiophare non directionnel ou radiobalise LF/MF
GNSS	Système mondial de navigation par satellite

Aides lumineuses :

PA	Approche de précision "X" ou 1, 2, 3 si la catégorie est différente de celle de la piste
SA	Dispositif lumineux d'approche simplifié
VA	Indicateur visuel de pente d'approche indiqué par "L" si PAPI ou T-VASIS, "S" si PAPI ou APAPI
RWY CLL	Balisage lumineux de bord, de seuil ou d'extrémité de piste
TDZ	Balisage lumineux d'axe de piste
TE	Balisage lumineux de zone de toucher des roues
TC	Balisage lumineux de bord de voie de circulation
STB	Balisage lumineux axial de voie de circulation
B	Barre d'arrêt
B	Phare d'aérodrome ou d'identification

(ii)

Marques

DES	Marques d'identification de piste
CLM	Marques d'axe de piste
THR	Marques de seuil de piste
TDZ	Marque de zone de toucher des roues
SST	Marques latérales de piste
AMG	Marques de point cible
TWY	Marques axiales de voie de circulation et, le cas échéant, marques de bord de voie de circulation
HLD	Marque de point d'attente de circulation

Portée visuelle de piste

TDZ	Portée visuelle de piste avec des observations représentatives des conditions à la zone de toucher des roues
MID	Idem avec des observations représentatives des conditions au point médian de la piste
END	Idem avec des observations représentatives à l'extrémité d'arrêt de la piste

B) Autres abréviations

AFI	Afrique et Océan Indien
ANP	Plan de navigation aérienne
FASID	Document de mise en oeuvre des installations et services
ASECNA	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar
SADC	Conférence pour le développement de l'Afrique australe
ESAF	Afrique orientale et australe
WACAF	Afrique occidentale et centrale
APIRG	Groupe AFI de planification et de mise en oeuvre
AOP/SG	Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodromes d'APIRG

TABLE DES MATIÈRES

Date et lieu de la réunion.....	1
Bureau et Secrétariat	1
Ordre du jour	1
Participation	2
Langues de travail.....	2
Rapport	3
Liste des projets de Conclusions	3
Liste des Conclusions et Recommandations passées encore pertinentes.....	3
Point 1 de l'ordre du jour : Suite donnée aux Conclusions et Décisions de la 13ème réunion d'APIRG concernant les services d'aérodrome.	1-1
Point 2 de l'ordre du jour : Examen des carences dans le domaine AOP.	2-1
Point 3 de l'ordre du jour : Suite donnée aux exigences spécifiques de l'Annexe 14.	3-1
Point 4 de l'ordre du jour : Examen de l'Equipe de travail sur les nouveaux avions de gros porteurs (NLA/TF).	4-1
Point 5 de l'ordre du jour : Certification d'aérodrome.	5-1
Point 6 de l'ordre du jour : Document de mise en oeuvre des installations et services (FASID) pour la région AFI - 3ème Partie - AOP	6-1
Point 7 de l'ordre du jour : Divers	7-1

LISTE DES APPENDICES :

APPENDICE A : Liste des participants à la cinquième réunion du Sous-Groupe AOP
(Dakar, 26 - 28 mars 2003)

APPENDICE B : Lacunes et carences observées dans le domaine AOP

APPENDICE C : Mandat et programme de travail du Sous-groupe AOP

PREMIÈRE PARTIE - DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

1. Déroulement de la réunion

1.1 Date et lieu de la réunion

1.1.1 La cinquième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG) s'est tenue du 26 au 28 mars 2003 dans la salle de conférences du Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale à Dakar.

1.2 Bureau et Secrétariat

1.2.1 Les travaux se sont déroulés sous la présidence de M. Mesroua Amine Debaghine, représentant l'Algérie.

1.2.2 Monsieur L. W. Ndiwaita, Expert régional AGA du Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe à Nairobi a assuré les fonctions de Secrétaire de la réunion. Il était assisté de M. J. C. Waffo, Expert régional AGA du Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale.

1.2.3 La réunion a été ouverte par M. A. Cheiffou, Directeur régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale.

1.3 Ordre du jour

1.3.1 L'ordre du jour ci-après a été adopté par la réunion :

Point 1. Suite donnée aux Conclusions et Décisions de la 13ème réunion d'APIRG concernant les services d'aérodrome

Point 2 Examen des carences dans le domaine AOP

Point 3. Suite donnée aux exigences spécifiques de l'Annexe 14

3.1 Sauvetage et lutte contre l'incendie

3.2 Lutte contre le risque aviaire

3.3 Planification d'urgence d'aérodrome

Point 4. Examen du rapport de l'Equipe de travail sur les nouveaux avions de plus grandes dimensions (NLA/TF)

Point 5. Certification des aérodromes

Point 6. Examen du FASID

Point 7. Questions diverses

1.4 Participation

1.4.1 Ont pris part à la réunion, vingt sept (27) participants représentant onze (11) Etats et deux (2) Organisations internationales, en l'occurrence l'ASECNA et l'IATA.

1.4.2 La liste des participants constitue l'**Appendice A** du présent rapport.

1.5 **Langue de travail**

1.5.1 Les travaux se sont déroulés en français et en anglais avec interprétation simultanée. La prestation des services linguistiques était assurée sous la direction de M. Jérôme Belinga, Interprète/Traducteur-Réviseur, assisté de deux interprètes indépendants.

1.6 **Rapport**

1.6.1 Le rapport de la cinquième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle (AOP/SG) a été adopté par la réunion le 28 mars 2003. Le Sous-groupe AOP a consigné ses actions sous forme de projet de conclusions, de projets de décisions et de décisions ayant la signification suivante :

1.6.2 **Projet de conclusions**

Conformément au Manuel d'APIRG, les projets de conclusions traitent des questions qui, aux termes du mandat d'APIRG, appellent l'attention directe des Etats ou pour lesquelles des mesures complémentaires seront prises par l'OACI conformément à la procédure établie en la matière.

1.6.3 **Projets de décisions**

Les projets de décision traitent des questions qui intéressent l'APIRG uniquement ainsi que ses organes auxiliaires.

1.6.4 **Décisions**

Le cas échéant, le Sous-groupe AOP prend des décisions sur des questions qui concernent l'APIRG uniquement.

DEUXIÈME PARTIE : RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

Point 1 de l'ordre du jour : Suite donnée aux Conclusions et Décisions de la 13ème réunion d'APIRG concernant les services d'aérodrome

1. Généralités

1.1 La cinquième réunion du Sous-groupe AOP examine les Conclusions et les Décisions de la 13ème réunion d'APIRG relatives à la mise en oeuvre des services d'aérodrome dans la Région AFI. La réunion reconnaît que la non-mise en oeuvre de ces installations et services affecte la sécurité de l'exploitation aérienne. Lors de la réunion, l'accent 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 en région AFI.

2. Lutte contre le risque aviaire

2.1 La réunion note que comme suite à la Conclusion 13/1 de la treizième réunion d'APIRG sur la lutte contre le risque aviaire, le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe a organisé un atelier à Kampala (Ouganda), du 21 au 23 août 2002 auquel ont pris part 65 délégués de 13 Etats. L'Ouganda, Etat hôte a saisi cette occasion pour associer à l'atelier les membres du Comité du risque aviaire, les hommes de loi, la direction de l'Autorité aéronautique, les représentants des communautés locales et des médias. Cet atelier a formulé plusieurs recommandations qui font l'objet d'un examen et de compte rendu au titre du Point 3.2 de l'ordre du jour.

3. Incidence des nouveaux avions de plus grandes dimensions dans la région AFI

3.1 La réunion est informée que suite à la Conclusion 13/2 qui a demandé que soit créée une équipe de travail sur les nouveaux avions de plus de grandes dimensions (NLA/TF) dont le mandat est d'évaluer l'incidence éventuelle des nouveaux gros porteurs sur les aérodromes de la région AFI, l'Equipe de travail s'est réunie à Dakar les 24 et 25 mars 2003. Le rapport de la réunion de l'Equipe de travail a été examiné par la cinquième réunion AOP et fait l'objet d'un compte rendu au titre du Point 4 de l'ordre du jour ci-dessous.

4. Facteurs humains dans le domaine AOP

4.1 La 13ème réunion d'APIRG engage un long débat sur la question des facteurs humains dans le domaine AOP. Elle souligne que malgré les récentes avancées technologiques, l'interaction de l'homme avec la technologie demeure indispensable. Par conséquent, la 13ème réunion d'APIRG a formulé la Conclusion 13/3 qui demande aux Etats d'allouer suffisamment de crédits à la formation et au recyclage du personnel et de formuler des politiques appropriées sur la gestion du personnel, qui permettent de retenir le personnel formé.

4.2 La réunion est informée que pour sa part, l'OACI a continué de promouvoir la création d'autorités aéronautiques autonomes une fois que de sérieuses études de faisabilité ont été réalisées. A ce sujet, il convient de dire que l'OACI a noté que là où pareilles autorités ont été créées, la direction a eu suffisamment de pouvoir pour mettre au point, par l'entremise des conseils

d'administration, des programmes élaborés de perfectionnement et de motivation du personnel, lesquels ont entraîné une amélioration de la performance et de l'efficacité.

4.3 La réunion est néanmoins d'avis que l'OACI devrait, dans sa campagne de promotion des autorités aéronautiques autonomes préciser qu'outre l'autonomie de gestion, ces autorités devraient être dotées d'une autonomie financière.

5. Planification d'urgence d'aérodrome

5.1 La réunion note les préoccupations de la 13ème réunion d'APIRG quant à l'absence de progrès dans ce domaine et que les ateliers organisés par l'OACI n'avaient pas contribué au respect de cette exigence fondamentale. Cette question est à nouveau traitée au titre du point 3.3 de l'ordre du jour.

6. Sauvetage et lutte contre l'incendie (SLI)

6.1 Reconnaissant le fait que beaucoup de carences persistent dans la fourniture des services SLI à un certain nombre d'aéroports de la Région, la réunion se penche sur cette question au point 3.1 de l'ordre du jour.

Point 2 de l'ordre du jour : Examen des carences dans le domaine AOP

2. Analyse

2.1 La réunion est informée des changements adoptés par le Conseil relatifs à la méthodologie uniforme utilisée quant à l'identification, à l'évaluation et au compte rendu des carences des systèmes de navigation aérienne, notamment le mode de présentation de la liste des carences où les termes "lacunes" et "carences" ont été remplacés par un seul terme "carence". Le Sous-groupe examine alors et actualise la liste des carences dans le domaine AOP.

2.2 Il note les efforts déployés par le Secrétariat grâce aux diverses sources disponibles pour actualiser cette liste. Il encourage également le Secrétariat à poursuivre les dispositions prises pour s'assurer que les Etats valident les carences relevées sur leurs territoires respectifs par des sources autres que l'OACI. Le Sous-groupe souligne la nécessité pour les Etats d'informer systématiquement le Secrétariat quant aux mesures prises et de donner suite aux correspondances du Secrétariat pour la validation des carences relevées sur leurs territoires afin que cette liste puisse être mise à jour et que ses données soient fiables.

2.3 Le Sous-groupe note avec satisfaction les efforts fournis par certains Etats en vue de remédier aux carences en dépit de la modicité des ressources et convient que ces efforts à encourager devraient se poursuivre. Toutefois, il reste encore beaucoup à faire étant donné que la liste des carences n'a pas diminué sensiblement.

2.4 A ce sujet, le Sous-groupe est informé des appréhensions de la Commission de la navigation aérienne et du Conseil de l'OACI concernant les carences chroniques, notamment celles qui influent défavorablement sur la sécurité aérienne. Au nombre des causes identifiées par la réunion, il faut mentionner le manque de ressources financières pour certains Etats, l'absence d'autonomie financière et/ou d'autonomie de décisions pour les Etats ayant créé des entités autonomes, une approche inadaptée dans la mise en oeuvre des mesures correctives.

2.5 Après un long débat, il a également semblé manifeste que certains Etats n'accordaient pas la priorité voulue à l'élimination de certaines carences importantes faute de sensibilisation. Par conséquent, il est souligné la nécessité de sensibiliser les plus hautes autorités à la question. La réunion estime qu'on pourrait le faire lors des missions auprès de ces Etats, conduites par des fonctionnaires du Secrétariat ou par voie de correspondance aux Etats concernés expliquant les conséquences éventuelles s'il n'était pas remédié aux carences et exhortant les Etats à élaborer un plan d'action en vue de la prise de mesures correctives.

2.6 La réunion énonce de nouveau les Conclusions 12/56, 12/57 et 12/58 de la douzième réunion d'APIRG qui sont ainsi libellées :

**CONCLUSION STRATÉGIES INSTITUTIONNELLES POUR
12/56 D'APIRG 12 : REMÉDIER AUX CARENCES DANS LE DOMAINE
AOP AUX AÉROPORTS DE LA REGION AFI**

**IL EST CONCLU QUE LES ETATS QUI NE L'AURAIENT PAS ENCORE
FAIT ENVISAGENT FAVORABLEMENT LA CRÉATION D'AUTORITÉS
AÉRONAUTIQUES AUTONOMES EN GUISE DE STRATÉGIE
INSTITUTIONNELLE POUR REMÉDIER AUX CARENCES ET LACUNES**

CONFORMEMENT A LA RECOMMANDATION 14/3 DE LA RÉUNION RÉGIONALE DE NAVIGATION AÉRIENNE AFI/7.**CONCLUSION APPROCHE COORDONNÉE A LA RECHERCHE DES
12/57 D'APIRG 12 : SOLUTIONS AUX PROBLÈMES CHRONIQUES**

IL EST CONCLU QUE LA OUI IL EXISTE DES PROBLÈMES CHRONIQUES MANIFESTES, L'OACI COORDONNE AVEC LES USAGERS, L'IATA, L'IFALPA, LES ETATS OU GROUPES D'ETATS CONCERNES EN VUE D'ARRÊTER UNE STRATÉGIE IDOINE POUR REMÉDIER AUX LACUNES ET CARENCES.

**CONCLUSION APPROCHE SOUS-REGIONALE INTÉGRÉE EN VUE
12/58 D'APIRG 12 : DE REMÉDIER AUX CARENCES ET LACUNES**

IL EST CONCLU QUE LES ETATS ENVISAGENT DE RECOURIR AUX GROUPEMENTS SOUS-RÉGIONAUX LA OUI EN EXISTE POUR TROUVER DES SOLUTIONS COMMUNES AU PROBLÈME DES LACUNES ET CARENCES.

Par ailleurs, la réunion formule le projet de conclusion ci-après :

PROJET DE CONCLUSION

IL EST CONCLU QUE LORSQUE DES ENTITÉS AUTONOMES SONT CRÉÉES, LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT VEILLER A CE QUE DE TELLES AUTORITÉS SOIENT DOTÉES D'UNE AUTONOMIE DE GESTION, D'UNE AUTONOMIE FINANCIÈRE ET D'UNE AUTONOMIE DE DÉCISION AFIN DE FACILITER L'AFFECTATION ET UNE MOBILISATION RAPIDE DE RESSOURCES PERMETTANT DE REMÉDIER AUX CARENCES RELEVÉES DANS LES SYSTÈMES DE NAVIGATION AÉRIENNE.

Point 3 de l'ordre du jour : Suite donnée aux exigences spécifiques de l'Annexe 14**3.1: Sauvetage et lutte contre l'incendie**

1. Le Sous-groupe prend note de l'Amendement 4 de l'Annexe 14, Volume I, qui a introduit et mis à jour un certain nombre de spécifications concernant le sauvetage et la lutte contre l'incendie, dont de nouvelles dispositions sur le sauvetage et la lutte contre l'incendie en environnement difficile, de nouvelles spécifications sur le réapprovisionnement en eau, la suppression des renseignements sur les agents complémentaires à base de halon et de dioxyde de carbone ainsi que les modifications des spécifications sur les délais d'intervention. Il est également rappelé à la réunion que depuis le 1^{er} janvier 2000, la catégorie d'aérodrome pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie ne peut plus être abaissée que d'une catégorie suivant la Norme 9.2.2 de l'Annexe 14, Volume I.
2. Le Sous-groupe note que les Bureaux régionaux de Dakar et de Nairobi ont effectué des évaluations périodiques des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie dans la région AFI, lesquelles ont indiqué que la plupart des aérodromes internationaux sont dotés d'installations et de services appropriés.
3. Cependant, quelques aérodromes internationaux ont toujours un niveau de la protection inférieur à celui exigé. Cette carence tient la plupart du temps au manque de ressources financières, notamment pour de petits aéroports accueillant quelques gros porteurs, mais dont le niveau de trafic reste relativement faible. Par ailleurs, il existe des cas où les véhicules de lutte contre l'incendie sont restés en panne ou ont fonctionné en dégradé pendant une longue période, réduisant ainsi le niveau de la protection.
4. La question relative au sauvetage en environnement difficile, en particulier pour des aérodromes situés près de grandes étendues d'eau ou des marécages, a été débattue et le manque d'équipement spécialisé et de personnel qualifié pour intervenir dans ces zones a été souligné. En raison du coût élevé à assumer, la réunion est convenue que les aéroports ne disposant pas de tels équipements, devraient conclure des accords d'assistance mutuelle avec les organismes équipés en conséquence tels que les gardes côtes ou même les communautés villageoises familières avec l'environnement spécifique telles que des pêcheurs qui ont été utilisés dans certains États.
5. S'agissant de la formation, la réunion a été informée par le Ghana et l'ASECNA de nouveaux équipements d'entraînement disponibles à l'aéroport d'Accra et à l'école régionale de sécurité incendie (ERSI), Douala, pour les exercices sur feu réel. Les Bureaux régionaux continuent pour leur part d'assister les États, soit directement pendant les missions et par voie de correspondances ou en organisant les ateliers régionaux comme celui qui est programmé au Ghana du 28 juillet au 1^{er} août 2003.
6. Après de longs débats sur les nouvelles spécifications relatives aux délais d'intervention, la réunion souligne la nécessité que les véhicules de lutte contre l'incendie soient maintenus en bon état de fonctionnement et il est rappelé, tel qu'il ressort du Manuel des services d'aéroports, 1^{ère} Partie, que pour certains aéroports, il pourrait être nécessaire de disposer de postes d'incendie satellites ou de prépositionner les véhicules d'intervention près des aires de mouvement pour respecter les délais d'intervention.
7. A la lumière de ce qui précède, la réunion réaffirme la pertinence de la Conclusion 4/6 de la réunion régionale AFI/7 et formule le projet de conclusion suivant :

PROJET DE CONCLUSION :

IL EST RECOMMANDE QUE LES ETATS S'ASSURENT QUE LES AÉROPORTS SITUÉS PRÈS DE GRANDES ETENDUES D'EAUX OU DE MARÉCAGES SOIENT DOTES DE MATÉRIEL APPROPRIÉ DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE AINSI QUE DE PERSONNEL ADÉQUATEMENT FORME OU, LE CAS ÉCHÉANT, CONCLUENT DES ACCORDS D'ASSISTANCE MUTUELLE AVEC DES ORGANISMES SPÉCIALISÉS EN LA MATIERE.

Point 3 de l'ordre du jour : Suite donnée aux exigences spécifiques de l'Annexe 14**3.2: Lutte contre le risque aviaire**

1 La 13ème réunion d'APIRG ayant noté les énormes efforts déployés par les Etats dans leur lutte contre le risque aviaire par la prise de mesures qui se sont révélées efficaces était d'avis que les résultats obtenus tiennent à la prise de conscience née lors de nombreux ateliers organisés par l'OACI. Cette 13ème réunion d'APIRG a par conséquent formulé la Conclusion 13/1 qui a demandé à l'OACI d'organiser davantage d'ateliers, et aux Etats d'accueillir pareils ateliers afin de permettre aux autres organismes et personnes intéressées d'y prendre part. La réunion note que selon l'esprit de cette conclusion le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe et le Bureau régional pour l'Afrique occidentale et centrale ont organisé des ateliers sur la lutte contre le risque aviaire.

2 La réunion examine les diverses recommandations formulées lors des ateliers, la Conclusion 4/7 de la 7ème réunion de navigation aérienne (AFI/7) et la recommandation contenue dans l'Annexe 14, Volume 1 sur la question et formule les observations ci-après :

- a) à certains aéroports, ce sont des agents subalternes/et ou inexpérimentés qui assistent aux réunions des comités de lutte contre le risque aviaire, d'où l'inefficacité de tels comités ;
- b) à certains aéroports, seules les compagnies aériennes font les comptes rendus d'impacts d'oiseau et ainsi, seuls les cas d'impacts graves sont signalés ; dans nombre de cas ces comptes rendus sont adressés seulement à leur Etat d'origine ;
- c) à certains aéroports, les riverains ne sont pas suffisamment associés aux mesures de lutte contre le risque aviaire ;
- d) à certains aéroports, des méthodes de lutte contre le risque aviaire sont mises en oeuvre sans avoir mené préalablement des études ornithologiques sérieuses.

3. La réunion reconnaît les efforts déployés par l'OACI aux fins de sensibilisation par la tenue d'ateliers et témoigne sa gratitude aux Etats qui ont accueilli de tels ateliers. La réunion est néanmoins d'avis que ces efforts doivent se poursuivre. Elle énonce de nouveau la Conclusion 4/1 de la 7ème réunion régionale de navigation aérienne (AFI/7) ainsi que la Conclusion 13/1 de la 13ème réunion d'APIRG.

La réunion formule par ailleurs le projet de conclusion ci-après :

PROJET DE CONCLUSION**IL ES T CONCLU :**

QUE LES ETATS CONFRONTES AUX PROBLÈMES DE RISQUE AVIAIRE MÈNENT DES ETUDES ORNITHOLOGIQUES ET ENVIRONNEMENTALES POUR S'ASSURER QUE LES MÉTHODES D'EFFAROUCHEMENT ET DE LUTTE CONTRE LE RISQUE AVIAIRE RETENUES SONT ADÉQUATES, EFFICACES ET ONT UN BON RAPPORT COÛT/EFFICACITÉ.

**QUE LES EXPLOITANTS D'AÉRONEFS SOIENT ENCOURAGÉS A FAIRE
DES COMPTES RENDUS DE TOUS LES IMPACTS D'OISEAU A
L'EXPLOITANT DE L'AÉROPORT.**

Point 3 de l'ordre du jour : Suite donnée aux exigences spécifiques de l'Annexe 14**3.3 Planification d'urgence d'aérodrome**

1. La réunion prend connaissance de l'état de conformité à cette exigence au niveau de la région AFI. Cet état montre que même si la question de la planification d'urgence d'aérodrome a été inscrite à l'ordre du jour du Sous-groupe AOP depuis sa première réunion en 1991 ainsi qu'à l'ordre du jour d'APIRG bien avant cela, plusieurs Etats ne se sont pas encore conformés intégralement à cette exigence. Une récente enquête de l'OACI indique que la situation au niveau des Etats se présente comme suit :

- a) Certains Etats ne disposent pas du tout de plan d'urgence (un projet de plan demeuré sans approbation n'est pas un plan).
- b) Certains Etats ont des plans non mis à jour de façon régulière (ce qui revient en fait à une situation où il n'existe pas de plan du tout) ;
- c) Certains Etats ont des plans qui ne sont pas bien coordonnés avec les autres organismes d'intervention (à moins que ces agences connaissent bien leur rôle, ils ne peuvent être d'aucune utilité) ;
- d) Certains Etats n'affectent pas de ressources adéquates au maintien et à la gestion des plans (la révision, la publication et les amendements nécessitent des ressources) ;
- e) Certains Etats disposent de plans non jamais testés (sans test, l'intégrité du plan demeure douteuse).

2. La 13ème réunion d'APIRG a énoncé de nouveau la Conclusion de la 12ème réunion d'APIRG qui, outre le fait de mettre à nouveau l'accent sur l'exigence de l'Annexe 14, Volume 1 relative à l'élaboration de plans d'urgence d'aérodrome, la conduite d'exercices partiels ou à grande échelle et le fait de réviser constamment le plan, a demandé à l'OACI d'aider les Etats dans le processus d'élaboration des plans et d'organiser des ateliers sur cette question.

3. Pour sa part, l'OACI continue de fournir une assistance, si on lui en fait la demande. Lorsque les ressources requises sont importantes, la demande est acheminée par l'entremise du Bureau de la Coopération technique de l'OACI. Par ailleurs, l'OACI continue d'organiser des ateliers sur la question à des intervalles réguliers.

4. Il est rappelé à la réunion qu'avec l'entrée en vigueur de la nouvelle norme de certification des aérodromes en 2003, l'élaboration de plans d'urgence d'aérodrome devient une condition préalable à toute démarche en vue de la certification. Par conséquent, la réunion exhorte les Etats à accorder la priorité à cette question dans leur plan élaboré dans le cadre du processus de certification des aérodromes.

5. Concernant les équipements d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés, la réunion est informée que le Ghana a acquis un tel équipement pour le Boeing 747 et que les Etats dans le besoin pourraient contacter les autorités Ghanéennes.

6. La réunion formule par conséquent le projet de conclusion ci-après :

PROJET DE CONCLUSION

IL EST CONCLU QUE LES ETATS DEVRAIENT DESIGNER UN COORDONNATEUR NATIONAL POUR LA PLANIFICATION D'URGENCE AUX AÉROPORTS DONT LA RESPONSABILITÉ SERA DE S'ASSURER QUE LES PLANS D'URGENCE SONT ACTUALISÉS ET TESTÉS À INTERVALLES RÉGULIERS.

Point 4 de l'ordre du jour : Examen de l'Equipe de travail sur les nouveaux avions de gros porteurs (NLA/TF)

1. La réunion examine le rapport de l'Equipe de travail sur les nouveaux avions de plus grandes dimensions tenue les 24 et 25 mars au Bureau régional de l'OACI de Dakar.
2. Sur les principales caractéristiques de ce type d'avion NLA et leur incidence sur la planification et l'exploitation des aéroports, la NLA/TF a noté que l'Airbus A380 était l'avion gros porteur dont la construction était le plus avancé, permettant son exploitation en vols commerciaux au cours du premier trimestre de 2006. Le constructeur a publié, sur son site internet <www.airbus.com>, un document préliminaire intitulé "A380 Airplane Characteristics for Airport Planning" qui contient des renseignements importants sur les caractéristiques techniques de cet avion.
3. La NLA/TF a noté qu'en raison de la configuration prévue des roues, les NLA n'exigeraient pas des chaussées de force portante supérieure à celles du code E. Cependant les ponts et ouvrages souterrains de drainage devraient être renforcés. En raison des dimensions de ces avions qui, comparés au Boeing 747-400, ont une envergure supérieure de 15 m, une longueur hors tout supérieure de 2 m et pèsent 160 tonnes de plus, les aéroports existants censés les recevoir doivent réévaluer leurs procédures d'exploitation. L'Annexe 14, Volume 1 de l'OACI contient les normes et pratiques recommandées à mettre en oeuvre pour ces NLA ou avions du code F.
4. S'agissant de l'incidence des nouveaux avions gros porteurs au regard des exigences en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie, le sous-groupe note que l'OACI a déjà introduit une catégorie 10 pour les aéroports censés accueillir des aéronefs du Code F. Toutefois, il est reconnu qu'en raison d'une capacité supérieure en passagers (555 passagers) et compte tenu du fait que le principal objectif des opérations d'urgence est de sauver des vies, il importe d'envisager l'examen de manière approfondie des outils et installations de sauvetage. Par ailleurs il faudrait une formation complémentaire du personnel SLI appelé à intervenir efficacement au niveau de deux ponts chargés sur toute la longueur.
5. Pour ce qui est des plans d'urgence connexes, le Sous-groupe note qu'aux aéroports censés accueillir pareils aéronefs, il faudrait réviser les plans d'urgence d'aérodrome actuels en ayant à l'esprit le nombre élevé de passagers et par conséquent la possibilité d'avoir un plus grand nombre de victimes. Cela est nécessaire et permettrait de sensibiliser les organismes d'intervention aux besoins en ressources additionnelles.
6. Le Sous-groupe note également qu'étant donné que les actuels kits d'enlèvement sont conçus pour les aéronefs du code E, des équipements d'enlèvement d'aéronefs accidentellement immobilisés adéquatement dimensionnés pour les NLA devraient être recherchés.
7. En raison d'un plus grand nombre de passagers, il faudrait revoir la facilitation aux aéroports. Cela inclut les installations tant du côté piste que du côté ville. Pour maintenir des niveaux des services acceptables, il faudrait revoir l'accès à l'aéroport, les parcs de stationnement côté ville, les zones d'enregistrement, les systèmes de traitement et de manutention de bagages, les aires d'attente, les zones d'embarquement et d'arrivée, les points de contrôle de sûreté, etc..

8. Les équipements d'assistance en escale, y compris les tracteurs de push-back, les passerelles télescopiques, les escabeaux pour passagers, les autobus de transfert des passagers, les installations d'avitaillement, les installations de nettoyage des aéronefs, etc. devront également être revues.

Le Sous-groupe note avec satisfaction le travail accompli par l'Equipe de travail sur les nouveaux avions gros porteurs lors de sa première réunion. Il reconnaît néanmoins que eu égard à son mandat, cette Equipe de travail devrait être maintenue.

10. Par conséquent, le Sous-groupe AOP adopte les projets de conclusions proposés par l'Equipe de travail sur les avions gros porteurs. Ils sont ainsi libellés :

PROJET DE CONCLUSIONS

IL EST CONCLU QUE :

- 1. LES ETATS, AVEC LE CONCOURS DE L'OACI, MÈNENT UNE ENQUÊTE SUR LES BESOINS DES COMPAGNIES AÉRIENNES AFIN D'IDENTIFIER LES AÉROPORTS QUI SONT CENSÉES ACCUEILLIR LES NOUVEAUX AVIONS GROS PORTEURS A MOYEN ET A LONG TERME. QU'IL SOIT DEMANDE A L'IATA D'APPUYER ET D'AIDER LES ETATS EN CE SENS.**
- 2. LES ETATS QUI ENVISAGENT DE CONSTRUIRE DES NOUVEAUX AÉROPORTS DOIVENT, DANS LA MESURE DU POSSIBLE, ACQUÉRIR SUFFISAMMENT DE TERRAIN POUR LES BESOINS DU CODE 4F ET ELABORER DES PLANS DE DÉVELOPPEMENT A MOYEN ET A LONG TERME.**
- 3. LES ETATS QUI PRÉVOIENT DE CONSTRUIRE DES NOUVEAUX AÉROPORTS ENVISAGENT LA CONSTRUCTION, DÈS LA PREMIÈRE PHASE, DE CERTAINES INSTALLATIONS REQUISES AU TITRE DU CODE F (CONDUITS SOUTERRAINS, PONTS, STRUCTURE DE CHAUSSÉES) POUR ÉVITER DES DÉMOLITIONS ULTERIEURES ÉVENTUELLES ET LEURS CONSÉQUENCES.**
- 4. LES AÉROPORTS IDENTIFIES COMME POUVANT ACCUEILLIR LES NOUVEAUX AVIONS GROS PORTEURS EVALUENT LES INFRASTRUCTURES, LEURS SERVICES ET RESSOURCE HUMAINE AFIN DE DÉTERMINER LES MESURES REQUISES POUR L'EXPLOITATION DE CES TYPES D'APPAREILS.**
- 5. LES ETATS CONTINUENT DE SUIVRE TOUT FAIT NOUVEAU A CET EGARD ET SE TIENNENT AINSI AU COURANT DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES ÉLABORÉES ET APPROUVÉES PAR L'OACI AUX FINS DE MISE EN OEUVRE.**
- 6. LES ETATS COMMENCENT A PLANIFIER LA FORMATION DU PERSONNEL SLI AFIN DE SATISFAIRE AUX EXIGENCES DES NLA.**

Point 5 de l'ordre du jour : Certification d'aérodrome

1. Le sous-groupe examine l'exigence de l'Annexe 14, Volume I relative à la certification des aérodromes en ayant l'esprit la date butoir du 25 novembre 2003. Le Sous-groupe passe également en revue les lignes directrices élaborées par l'OACI contenues dans le Manuel de certification des aérodromes, Doc 9774, en vue d'une application uniforme de la norme.
2. Il est admis que les Etats doivent promulguer une législation aéronautique fondamentale contenant des dispositions sur l'exigence de certification des aérodromes. Une telle législation devrait déterminer une autorité réglementaire investie des pouvoirs nécessaires pour assurer le respect des règlements. L'exigence de certification des aérodromes devrait s'appliquer de la même manière aux aérodromes étatiques et aux autres aérodromes exploités par des privés.
3. En tant que condition préalable à la certification d'un aérodrome, un manuel d'aérodrome devrait être préparé par l'exploitant et approuvé par l'autorité réglementaire. Le Doc. 9774 contient en Appendice 1, la structure et les grandes lignes du manuel d'aérodrome. Les informations contenues dans le manuel d'aérodrome doivent pouvoir démontrer que l'aérodrome respecte les normes et pratiques de certification et qu'il n'existe pas à l'évidence de carences pouvant influencer défavorablement sur la sécurité de l'exploitation technique des aéronefs. Ce manuel doit pouvoir permettre à l'autorité aéronautique d'évaluer si l'aérodrome convient à l'exploitation aérienne envisagée et juger de l'aptitude du requérant à détenir un certificat.
4. Le Sous-groupe est informé que les Bureaux de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale et pour l'Afrique orientale et australe se proposent d'organiser des ateliers portant essentiellement sur le sujet aux mois de mai et de juin respectivement. Par ailleurs, le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe débatera de la question de certification des aérodromes lors de la réunion des Directeurs de l'aviation civile et d'autorités aéroportuaires prévue à la mi avril 2003.
5. Le Sous-groupe juge utile d'offrir une formation appropriée au personnel intervenant dans le processus de certification, en particulier, les inspecteurs et les auditeurs. La réunion est d'avis que par souci d'uniformité, la formation dispensée devrait être conforme au programme de formation de l'OACI.
6. Le Sous-groupe formule par conséquent les projets de conclusions ci-après :

PROJET DE CONCLUSION 5/**IL EST CONCLU QUE :**

L'OACI DEVRAIT ORGANISER DES ATELIERS DONT L'OBJET EST DE SENSIBILISER LES ETATS DE LA REGION, EN PARTICULIER A LA NECESSITE D'ELABORER RAPIDEMENT UN CADRE REGLEMENTAIRE APPROPRIE ET DE DOTER L'ORGANE REGLEMENTAIRE CHARGE DE LA CERTIFICATION DES AERODROMES D'UNE STRUCTURE IDOINE ET D'UN PERSONNEL QUALIFIE DANS L'EXERCICE DE SES FONCTIONS.

LES ETATS QUI NE L'ONT PAS ENCORE FAIT PRENNENT DES DISPOSITIONS APPROPRIÉES POUR ELABORER UN PLAN D'ACTION AFIN DE SE CONFORMER A L'EXIGENCE RELATIVE A LA CERTIFICATION D'AÉRODROME CONFORMEMENT AU PARAGRAPHE 1.1.3 DE L'ANNEXE 14, VOLUME 1.

LES ETATS ELABORENT UN PROGRAMME DE FORMATION DESTINE AUX INSPECTEURS ET AUDITEURS EN MATIERE DE CERTIFICATION D'AÉRODROME.

Point 6 de l'ordre du jour : Document de mise en oeuvre des installations et services (FASID) pour la région AFI - 3ème Partie - AOP

1. La réunion examine le projet de Plan de navigation aérienne de base et le document de mise en oeuvre des installations et services pour la région AFI - 3ème Partie - AOP, élaborés par la 13ème réunion d'APIRG.
2. La réunion est informée de l'évolution du tableau CNS en ce qui concerne la colonne GNSS, qui influera sur le contenu du tableau AOP.

Point 7 de l'ordre du jour : Divers**7.1 Mandat du Sous-Groupe AOP**

Le mandat et le programme de travail du Sous-groupe AOP est en **Appendice C**.

7.2 Date et lieu de la sixième réunion du Sous-Groupe AOP

Le Sous-groupe note que la date provisoire de la sixième réunion du Sous-Groupe AOP sera fixée par la 14^{ième} réunion d'APIRG prévue en 2003.

APPENDICES

FIFTH MEETING OF THE AERODROMES OPERATIONAL PLANNING SUB-GROUP (AOP/SG/5)
CINQUIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE D'AÉRODROME (AOP/SG/5)

(Dakar, 26 - 28 March 2003)

List of Participants/Liste des Participants

COUNTRY/PAYS	NAME/NOM	DESIGNATION/FONCTION	ADDRESS/ADRESSE	E-MAIL	TEL./FAX
ALGERIA/ ALGÉRIE	M. Mesroua Amine Debaghine	Directeur de Développement	EGSA/ALGER Aéroport d'Alger - Algérie	a_mesroua@hotmail.com	Tel.: + 213 21-50-92-21 Fax: + 213 21 50-92-21
	M. Belloulou Rafik-Edding	Chef de Département C.A.	1 Av. de l'Indépendance ENNA BP. 829 - Alger Algérie	ennade2@wissal.dz	Tel.: +213 21 67 73 95 Fax: +213 21 67 73 95
	M. Rachedi Nedjma	Chef Bureau Aéroports	Ministère des Transp. DACM/SDA 119, Rue Didouche Mourad	n_rachedi@hotmail.com	Tel.: +213 21 74 75 57 Fax: 213 21 74 75 57
BURUNDI	M. Twagirayezu Ildephone	Chef Adjoint de la N.A. et Chef SSIS	BP. 5854 ou 694 Bujumbura	twagira8@hotmail.com	Tel.: +257 21 83 80/ +257 092 50 87 Fax: +257 21 22 34 28 +257 22 37 97
CAMEROON/ CAMEROUN	M. Manga Fouda Fidèle	Directeur de la Nav. Aérienne	CCAA, BP. 6998, Yaoundé	mangaff@yahoo.fr	Tel.: +237 2 30 30 11 +237 952 52 14 +237 797 87 46
	M. Tutab Aleoka Hervé	Chef de Service des Aérod.	CCAA - BP. 6998, Yaoundé	jhtutab@yahoo.de	Tel.: +237 968 57 01
EGYPT/EGYPTE	Mr. Imam Ibrahim Ahmed	Chairman Technical Office	Cairo Airport Technical	cairoairportchairmantechinicaloffice@yahoo.com	Tel.: +202 265 42 40 Cel.: +202 010 5223503 Fax: +202 633 25 22
GAMBIA/ GAMBIE	Mr. Ebrima N.F. Bojang	Director Airport Operations	The Gambia C.A.A. P.O. Box 285 Banjul - The Gambia	enfbo@ganet.com bojangba@hotmail.co.ug	Tel.: +220 47 28 95 Fax: +220 47 21 90/ +220 47 28 96
	Mr. Sidi Manneh	Ag. Principal Air Traffic Officer	The Gambia C.A.A. P.O. Box 285 Banjul - The Gambia	sidimanneh@hotmail.com	Tel.: +220 47 27 37 Fax: +220 47 21 90

COUNTRY/PAYS	NAME/NOM	DESIGNATION/FONCTION	ADDRESS/ADRESSE	E-MAIL	TEL./FAX
GHANA	Wg. Cdr. S.O. OFORI	Manager AGA	Ghana C.A.A. PMB. 87, Kotoka Airport Accra	stveoforigh@yahoo.com	Tel.: +233 21 77 61 71 Ext. 1421 Fax: +233 21 77 69 95 Telex: 2336 GHA CAA-GH
	Mr. Benjamin Kofi Ahlijah	Ag. Airport Manager - Tamale	Ghana C.A.A. PMB. 87, Kotoka Airport Accra	Pogaso@yahoo.com	Tel.: +233 21 77 61 71/9 Fax: +233 21 77 69 95/ +233 21 77 32 93
NIGERIA	Mr. Desmond Ugwuegbulem	General Manager Operations	FAAN - Murtala Muhammed Airport PMB 21607 -Ikeja	desugwu@yahoo.com	Tel.: + 234 1 49 31 321/ 234 1 80 33 078185 Fax: + 234 1 49 31 321
SENEGAL	M. Abdou Thialaw Diop	Resp. Sécurité & Contrôle N.A.	BP. 8184 Dakar/Yoff		Tel.: +221 869 53 35 Fax: +221 820 39 67
	M. Sylla Ibrahima	Chef du Service Infrastructure Génie Civile	Représentation ASECNA BP. 8132 - Dakar/Yoff	ibrahima_sylla@yahoo.fr	Tel.: +221 820 07 36/ +221 639 66 05 Fax: +221 820 07 36
TANZANIA/ TANZANIE	Mr. W.O. Malisa	Director Safety & Economic Regulation	Tanzania Civil Aviat. Auth. P.O.Box 2819 Dar-Es-Salaam - Tanzania	civil-aviation@twiga.com	Tel.: +255 22 21 36 806 Fax: +255 22 21 18 905
	Mr. Sandi Felix N.P.	Chief of Operations	Tanzania Airport Authority P.O. Box 18000 Dar-Es-Salaam - Tanzania	airports@raha.co	Tel.: +255 22 842402/3 Fax: +255 22 2844495
	Mr. Hassan Salim Mbegu	Chief Fire Officer	Tanzania Airp. Authority P.O. Box 18000 Dar-Es-Salaam - Tanzania	airports@raha.com	Tel.: +255 22 842402/3 Fax: +255 22 2844495
	Mr. Badru Amani Juma	Engineer	Dep. Of Aviation P.O Box 266 Zanzibar - Tanzania		Tel.: +255 24 22 31 653 Fax: +255 24 22 31 653

COUNTRY/PAYS	NAME/NOM	DESIGNATION/FONCTION	ADDRESS/ADRESSE	E-MAIL	TEL./FAX
	Mr. Amour Said Omar	Technical Manager	Dep. Of Aviation P.O Box 266 Zanzibar - Tanzania		Tel.: +255 24 22 31 653 Fax: +255 24 22 31 653
TUNISIE	M. Ferjani Jamel	Chef de Service AGA/OPS	Direction de l'Exploit. des Aérop. Aérop. Tunis/Carthage 2035 Tunis Cedex		Tel.: +216 71 755 000 Poste 34309 Fax: +216 71 752 033
	M. Damak Mohamed	Chef de Service étude de développement et de programmation	Direction de l'Exploitation des Aérop. Aéroport Tunis/Carthage BP. 2035 - Tunis Cedex	damak_mohamed@excite.com	Tel.: +216 71 755 000 Poste 34305 Fax: +216 71 752 033
UGANDA	Mr. Richard Okulo	General Manager	Entebbe Intl. Airport Civil Aviation Authority P.O. Box 5536 - Kampala	rokulo@caa.co.ug	Tel.: + 256 41 32 08 89 Fax: + 256 41 32 14 01
IATA	Mr. Reuben James Lubanga	Manager, Safety, OPS/ Infrastructures	P.O. Box 47979 Nairobi, Kenya	lubangar@iata.org	Tel.: +254-2 27 10 100 Fax: +254-2 27 23 978
ASECNA	M. Hama Harouna	Chef Bureau Sauvetage et Lutte contre l'Incendie	BP. 3144, Dakar	HAMAHAR@asecna.org	Tel.: + 221 869 56 65/ + 221 639 89 37 Fax: + 221 820 74 95
	M. Ngoupou Joseph	Chef Bureau Etude Procédures et Aérodomes	B.P. 3144, Dakar	ngoupoujos@asecna.org	Tel.: +221 869 56 71
	M.Pambo Bouassa Jean	Chef Service Infrastructures de Génie Civil	B.P. 8163, Dakar/Yoff	pambobou@asecna.org	Tel.: + 221 869 51 39/ +221 820 95 33 Fax: + 221 820 95 33

COUNTRY/PAYS	NAME/NOM	DESIGNATION/FONCTION	ADDRESS/ADRESSE	E-MAIL	TEL./FAX
	M. Zemeta Gbakoho Alfred L.	Ingénieur d'Etudes - Etudes générales et pistes	Direction Technique de l'ASECNA, BP 8163, Dakar/Yoff	Zemetalam@asecna.org	Tel.: +221 - 869 52 68/ Cel.: +221 536 47 75 Fax: +221 820 00 15
OACI	Mr. Ndiwaita L.W	RO/AGA, ESAF Office, Nairobi	P.O. Box 46294 Nairobi - Kenya	ICAO@icao.unon.org	Tel.: +254 20 622 395 Fax: +254 20 623 028
	Mr. Jean-Claude Waffo	RO/AGA, WACAF Office, Dakar	ICAO Dakar 15, Bld. De la Rép. BP. 2356 Dakar, Sénégal	jewaffo@icao.sn	Tel.: + 221 839 93 74 fax: + 221 823 69 26
	Mr. Prosper Zo'o Minto'o	RO/CNS, WACAF Office, Dakar	ICAO Dakar 15, Bld. De la Rép. BP. 2356 Dakar, Sénégal		Tel.: + 221 839 93 79 fax: + 221 823 69 26

Participants: 27
States/Etats: 11
International organization: 2

APPENDICE B : CARENCES DANS LE DOMAINE AOP

(Réf. : Plan de navigation aérienne - Région Afrique-Océan indien (Doc. 9702))

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
Clôtures et éclairage de sûreté AFI/7 Conc. 4/2 et 4/9 Annexe 14 Vol I, para. 8.4.1 - 8.4.3	Cameroun/ Douala	Clôture d'aérodrome inachevée	1993	Accès aux aires de manoeuvre par des personnes non autorisées.	Achèvement de la clôture nécessaire.	CCAA		B
	Tchad/ N'Djamena	Clôture insuffisante	1998	Accès aux aires de manoeuvre par des personnes non autorisées.	Achèvement de la clôture nécessaire	DAC/ANAT		B
	République Centrafricaine/ Bangui	Clôture inexistante	1999	Contrôle d'accès impossible	Construction d'une clôture et d'une route d'enceinte pour les patrouilles.	DGACM		B
	Côte d'Ivoire/ Abidjan	Clôture d'aérodrome inachevée.	1998	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées.	Achèvement de la clôture nécessaire	SODEXAM/ ANAC/		B
	Côte d'Ivoire/ Bouake	Clôture d'aérodrome inexistant	2001	Accès aux aires de m o u v e m e n t incontrôlable et favorisant actes de vandalisme sur les installations.	Construction d'une clôture en respectant les distances réglementaires de dégagement par rapport aux aires de mouvement.	SODEXAM		A
	Congo/ Brazzaville	Clôture d'aérodrome insuffisante présentant de nombreuses brèches.	1993	Contrôle impossible des personnes qui se déplacent sur les aires de manoeuvre.	Réparation majeure de la clôture nécessaire	ANAC	2000	B

APPENDICE B AU RAPPORT AOP/SG/5

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Congo/ Pointe Noire	Clôture d'aérodrome inexistante	2001	Contrôle impossible des accès aux aires de manoeuvre. Envahissement de la plate-forme par les population riveraines	Construction d'une à une distance réglementaire.	ANAC		U
	Djibouti/ Djibouti	Clôture d'aérodrome incomplète	2002	Contrôle impossible des personnes qui se déplacent sur les aires de manoeuvre.	Situation sous contrôle seulement en raison de la présence de militaires.	DAC		A
	R.D. du Congo/ Kinshasa	Clôture d'aéro- drome inachevée	1998	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées.	Réparation majeure de la clôture nécessaire. Travaux en cours	RVA		B
	Gabon/ Libreville	Clôture d'aéro- drome inachevée	1999	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées.	Réparation majeure de Compléter la clôture en cours de construction. nécessaire (60% terminée).	SGAC		B
	Guinée Bissau/ Bissau	Clôture d'aérodrome inadéquate	1993	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées et des animaux en divagation.	Réparation majeure de la clôture nécessaire.	DGAC		B
	Mali/ Bamako	Clôture d'aérodrome inadéquate	1991	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées.	Construction de la clôture de la zone réservée terminée et réceptionnée le 13 août 2000.	DNAC/ Aéroports du Mali (ADM)	20000	B

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Mauritanie/ Nouakchott	Clôture d'aérodrome inadéquate.	1996	Contrôle d'accès en zone réservée des personnes et des animaux insuffisant.	Nouvelle clôture en béton construite, mais pas entièrement adéquate.	SAM	2001	B
	Mauritanie/ Nouadhibou	Clôture d'aérodrome inexistante	1996	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées et des animaux en divagation.	Construction d'une clôture en matériaux appropriés.	SAM	2001	B
	Niger/ Niamey	Clôture d'aérodrome inadéquate.	1992	Accès aux zones réservées par des animaux et des personnes non autorisées.	Les mesures correctives ne sont pas entièrement adéquates. Installation de badges d'accès aux zones réservées. Nouvelle clôture en projet.	DAC/AANN	2003	B
	Nigéria/ Abuja	Clôture d'aérodrome inadéquate.	2000	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées et des animaux en divagation.	Construction d'une clôture en matériaux appropriés. Projet de construction d'une clôture budgétisée pour l'année 2003.	FAAN	2003	B
	Nigéria/ Kano	Clôture d'aérodrome inadéquate.	1999	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées et des animaux en divagation.	Les efforts déployés s'avèrent insuffisants. Projet de réhabilitation de la clôture budgétisée pour l'année 2003.	FAAN	2003	B

APPENDICE B AU RAPPORT AOP/SG/5

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Nigéria/ Lagos	Clôture d'aérodrome inadéquate.	1993	Contrôle d'accès instauré avec patrouilles régulières le long de la route d'enceinte.	Nouvelle clôture en panneaux de béton terminée. cours de construction Installation de l'éclairage de sûreté envisagée en 2003	FAAN	2003	B
	Sao Tomé et Principe/ Sao Tomé	Clôture d'aérodrome inadéquate	1993	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées. Et des animaux en divagation.	Réparer la clôture Construction d'une clôture en matériaux appropriés.	INAC/ ENASA		AB
	Sierra Léone/ Freetown	La clôture n'existe pas sur plus de la moitié du pourtour.	1993	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées.	Situation à évaluer après les troubles civils.	SLAA		B
	Somalie/ Mogadiscio	Clôture d'aérodrome inadéquate	1995	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées.	Réparation majeure de la clôture nécessaire	Non disponible		B
	Tanzanie/ Dar-es-salaam	Clôture d'aérodrome inadéquate	1993	Accès aux zones réservées par des personnes non autorisées.	Compléter les réparations de la clôture en cours et réhabiliter la route d'enceinte pour les patrouilles.	FAA	2003	B
Lutte contre le risque aviaire AFI/7 Conc. 4/2 et 4/7 Annexe 14, Vo. I, para. 9.5.1 - 9.5.3	Angola/ Luanda	Lutte contre le risque aviaire insuffisante.	1998	présence de graines à proximité des aires de manoeuvre. Développement de l'habitat spontané à proximité de l'aéroport.	Appliquer des mesures et les suivre. Gestion de l'utilisation des terres autour de l'aéroport nécessaire.	ENANA		A

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Bénin/ Cotonou	Le mécanisme de lutte contre le risque aviaire est insuffisant.	1998		Activer le comité de risque aviaire créé et prendre des mesures de contrôle et les de suivi suivre.	DAC/ ASECNA		B A
	Burkina Faso/ Ougadougou	Le mécanisme de lutte contre le risque aviaire est insuffisant.	1998	Des études environnementales et ornithologiques ont été réalisés et un comité risque aviaire créé en janvier 2002. Ce problème a été discuté avec l'Administration lors du récent atelier sur le risque aviaire tenu à Ouagadougou du 9 au 13 octobre 2000.	Activer le comité risque aviaire créé, élaborer et mettre en oeuvre un programme de réduction du risque aviaire basé sur les études réalisées. Appliques des mesures et les suivre notamment l'éloignement en coordination avec les autorités municipales des facteurs d'attraction des oiseaux(tannerie, abattoir, décharges publiques, etc.) Création d'un comité national en cours.	DAC/ ASECNA- DAAN		U
	Tchad/ N'Djamena	Poursuivre les mesures de lutte contre le risque aviaire.	1996		Activer le comité risque aviaire créé et utiliser rationnellement les équipements destinés à réduire le nombre d'oiseaux actuellement disponibles. Le comité pour le risque aviaire a été créé.	ANAT/DAC/ ASECNA	2003 1999	A

APPENDICE B AU RAPPORT AOP/SG/5

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Côte d'Ivoire/ Abidjan	Poursuivre les mesures de lutte contre le risque aviaire.	1998	Risque élevé de collision avec les oiseaux ou autres mammifère sur la piste	Activer le Comité de coordination et prendre des mesures idoines. et équipements de réduction du nombre d'oiseaux sont maintenant disponibles.	ANAC/ SOEXAM/ AERIA/ ASECNA		A
	R.D. du Congo/ Kinshasa	Les mesures de lutte contre le risque aviaire sont insuffisantes.	1998		Appliqués des mesures contrôle et de suivi. Appel d'offres pour acquisition des équipement lancé.	RVA	2002	A
	Gabon/ Libreville	Mesures de lutte contre le risque aviaire nécessaires.	1996		Améliorer l'application et le suivi des mesures de lutte contre le risque aviaire.	SGAC/ ASECNA/ ADL	2003	B
	Guinée/ Conakry	Poursuivre les mesures de lutte contre le risque aviaire.	1998		Mesures de lutte contre le risque aviaire en cours.	DNAC/ ANAC/ SOGECAC		B
	Kenya/ Nairobi	Mesures de lutte contre le risque aviaire insuffisantes.	1999	Aéroport situé à proximité du parc national.	Améliorer et suivre. les mesures de lutte contre le risque aviaire mises en place.	KAA	2003	U
	Libye/ Benghazi	Mesures de lutte contre le risque aviaire nécessaires.			Prendre des mesures de réduction du risque aviaire et les suivre.	NCAA		U
	Libye/ Tripoli	Mesures de lutte contre le risque aviaire nécessaires.			Prendre des mesures de réduction du risque aviaire et les suivre.	NCAA		U

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Malawi/ Lilongwe	M e s u r e s supplémentaires de lutte contre le risque aviaire nécessaires.	1993	Etudes ornithologiques nécessaires pour déterminer ce qui attire les oiseaux à l'aéroport.	Surveiller et contrôler les activités agricoles autour de l'aéroport. Raser les herbes. Faire une étude ornithologique.	DAC Malawi		U
	Mali/ Bamako	Poursuivre les mesures de lutte contre le risque aviaire	1999		Comité national créé en 1999. Mesure de gestion de l'environnement et sensibilisation par les média en cours.	DNAC/ ASECNA/ ADM	1999 2001	A
	Sénégal/ Dakar	Poursuivre les mesures de lutte contre le risque aviaire.	1993	Risque de collision avec les oiseaux sur les aires de manoeuvre.	Unité de lutte contre le risque aviaire créée. Equipement à compléter. disponible. Re-activer le comité de lutte contre le risque aviaire, prendre des mesures idoines d'éloignement des oiseaux et en assurer le suivi.	ASECNA/ AANS	2003	B
	Soudan/ Khartoum	Mesures de lutte contre le risque aviaire nécessaires	1993		Mesures de lutte contre le risque aviaire en voie d'application	NCAA		A
	Togo/ Lomé	Poursuivre les mesures de lutte contre le risque aviaire.	1996		Comité de coordination et équipements de lutte contre le risque aviaire maintenant disponibles. Comité activé et programme risque aviaire élaboré.	DAC/ ASECNA/ SALT	2001	B A

APPENDICE B AU RAPPORT AOP/SG/5

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
Sauvetage et lutte contre l'incendie AFI/7 Conc. 4/2 et 4/7 Annexe 14, Vol. I, para. 2.11.1-2.11.4 et 9.2.1-9.2.33	R.D. du Congo/ Kinshasa	Améliorations majeures requises pour le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie. Catégorie 9 requise non assurée. (Cat 7 seulement disponible)	1997		Acheter de nouveaux véhicules et accessoires de lutte contre l'incendie Formation et recyclage du personnel. Appel d'offres lancé pour acquisition de nouveaux équipements d'intervention..	RVA	2002	U
	Guinée Bissau/ Bissau	Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLI) inadéquats.	1999	Équipements vandalisés pendant la période de troubles.	Révision générale des véhicules et réhabilitation des installations nécessaires. Fournir certains équipements complémentaires pour se conformer au niveau requis au plan AFI.	ENAG		U
	Libéria/ Monrovia	Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (SSLI) inadéquats.	1996	Une étude a été réalisée par l'OACI.	Faire les aménagements et acquisitions définis dans l'étude effectuée par l'OACI/PNUD.	DAC		A
	Mozambique/ Maputo	SSLI déficient. Absence d'unité de sauvetage Personnel insuffisant et mal formé.	2002	.Investissement privé envisagé.	Des améliorations majeures nécessaires après une évaluation complète des besoins.	Aeroportos de Mozambique	2003	A
	Nigéria/ Lagos	Équipements de communication sur les véhicules d'intervention inadéquats.	2000		Équipement des véhicules en moyens radio de communication bilatérale	FAAN		A

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Sao Tomé et Principe/ Sao Tomé	Niveau de protection très insuffisant. (1 seul véhicule de 7000 l)	2001		Acquisition de 2 véhicules incendie supplémentaires pour atteindre le niveau requis au plan AFI.	ENASA		U
	Somalie/ Mogadiscio	SSLI pratiquement inexistant	1995		Mettre en place un nou- veau service de sauve- tage et de lutte contre l'incendie à l'aéroport de Mogadiscio	Non dispo- nible		U
	Tanzania/ Zanzibar	SSLI inadéquat	1999	Catégorie 8 requise non disponible. Équipement de sauvetage insuffisant. Personnel insuffisam- ment entraîné. Absence de plan quadrillé. Caserne mal situé.	Acquérir les véhicules et équipements de sauvetage complémentaires. Formation du personnel.	Direction de l'Aviation du Zanzibar		U
Résistance des chaussées AFI/7 Conc. 4/4 et 4/10 Annexe 14, Vol. I, para. 2.6.1 - 2.6.8	Angola/ Luanda	Taxiway parallèle à la piste 23 requis. Besoin de resurfa- çage de la piste et de stabilisation des accotements. Surface d'aire de stationnement inégaie.	1998	Retards inévitables. Vibrations de l'avion pendant le roulage. Risque d'ingestion de gravats.	Nécessité d'élaboration d'un plan directeur et d'un dossier de financement correspondant.	ENANA		A

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Burkina Faso/ Ouagadougou	Arrachement du revêtement bitumineux sur certaines zones de l'aire de stationnement.	1999		Réparation ponctuelles requises.	ASECNA/ DAAN		B
		Piste présentant le phénomène de ressuage.	1999	Risque de glissance	Suivre le phénomène et lancer des études en vue d'une éventuelle réhabilitation du revêtement.			B
	Cameroun/ Douala	Force portante inadéquate à certains postes de stationnement (C8). Revêtement de la voie de circulation très dégradé.	1993	Risque de dégâts aux avions.	Travaux de réhabilitation terminés en chaussée rigide pour les postes C2, C', C6 et C8. en cours.	ADC	2001	A B
	Cameroun/ Yaoundé	Qualité du freinage insatisfaisante lorsque la piste est humide.	1998	Caractéristiques de frottement de la piste non publiée	Mesurer et Promulguer les caractéristiques de coefficient de frottement mesurées.	ADC	2001	A
	Tchad/ N'Djamena	Surface piste dégradée. Importants dépôts de gomme sur la piste.	1998	Piste présentant des nids de poule.	Réhabiliter la chaussée. Besoin d'enlever les dépôts de caoutchouc. Piste en cours de réhabilitation.	ANAF ASECNA/ DAC	2003	U A
	Congo/ Brazzaville	Force portante de la piste inadéquate.	1998		Réhabilitation de la chaussée requise. Etudes de réhabilitation en cours.	ANAC	2003	U

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	R.D du Congo/ Kinshasa	Surface piste présentant des irrégularités. Problème de force portante sur une partie de la piste principale.	1998	Irrégularités de surfaces de la piste dues aux battements des dalles et aux nombreuses fissures. Risque de dommage aux aéronefs.	Programme de réhabilitation de la chaussée à mettre en place. Marché de réhabilitation de la piste adjugé.	RVA	2002	A
	Gambie/ Banjul	Problème de force portante <i>sur la piste et</i> la voie de circulation.	1998	.Réparations urgentes effectuées en attendant la réhabilitation totale programmée.	Travaux ponctuels de de réhabilitation terminés en 2002. Réhabilitation générale des chaussées aéronautiques programmée nécessaires.	GCAA	2002	B +
	Guinée Bissau/ Bissau	A i r e d e stationnement insuffisante. <i>Problème de force portante sur l'aire de stationnement B.</i>	1998		Réhabilitation et extension de l'aire de stationnement nécessaires.	DGAC/ ENAG		B
	Guinée/ Conakry	Piste glissante lorsqu'elle est mouillée.	1999		Caractéristiques de frottement de la piste à mesurer et à publier.	DNAC/ ANAC		B A
	Kenya/ Mombassa	Piste rugueuse et présentant d'importantes ondulations	1999	Fortes vibrations pendant le roulage à l'atterrissage ou au décollage.	Resurfacement après une étude approfondie des causes des ondulations.	KAA		A
	Malawi/ Lilongwe	Piste dégradée	1999		R e - s u r f a ç a g e à programmer	DCA		B
	Maroc/ Casablanca	Surface de la piste dégradée	1999		Dégommage de la section en béton et renforcement des parties en chaussé souple.	ONDA	08/03	B

APPENDICE B AU RAPPORT AOP/SG/5

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Mozambique/ Maputo	Piste dégradée Problème de vents de sable sur la voie de circulation.	1999 1999	Risque de dégâts aux moteur par suite d'ingestion de sable.	Resurfacement de la piste nécessaire. Balayage du sable et recherche d'une solution définitive.	Aéroports de Mozambique	1999	B B
	Nigeria/Lagos	Importantes ondulation et vibrations sur la piste	2002		Rehabilitation de la chaussée requise	FAAN		A
	Nigeria/Kano	Importantes ondulations et rugosités sur la première moitié de la piste 06.	1998		Réhabilitation de la piste en cours. chaussée à mettre en place.	FAAN	01/2003 2001	U
	Rwanda/ Kigali	Piste glissante lorsqu'elle est mouillée.	1999	Les dépôts de gomme constituent la cause probable de glissance.	Enlèvement des dépôts de gomme. Mesure et publication des caractéristiques de frottement.	Régie des Aéroports.		A
	Tanzanie/ Dar es salaam	Surface de la piste rugueuse.	1999		Resurfacement d la piste à programmer	DA		B
	Tanzanie/ Zanzibar	Longueur et force portante de la piste insuffisantes.	1999	Limitation de Charges.	Renforcement et allongement de la piste nécessaires.	Direction de l'Aviation Zanzibar.		U
	Tunisie/ Djerba	Surface de la voie de circulation dégradée	1999		Réhabilitation des voies de circulation et des aires de stationnement achevés en 2001	OACA	2000	
	Tunisie/ Tunis	Première partie de la piste 01 dégradée	1999		Réhabilitation complète terminée en 2000	OACA	2001	

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
Plan d'urgence Annexe 14, Vol. I, para. 9.1.1-9.1.9	Angola/ Luanda	Pas de plan d'urgence d'aéro- drome. Il n'existe pas de plan quadrillée	1995	Documentation OACI non utilisable en raison des problèmes de langue.	Elaborer un plan d'urgence. Organiser un exercice d'urgence complet.	ENANA		A
	République Centrafricaine/ Bangui	Le plan d'urgence a besoin d'être actualisé.	1999		Mettre à jour le plan d'urgence existant. Organiser un exercice complet d'urgence .	DGACM/ ASECNA		B
	Côte d'Ivoire/ Abidjan	Le plan d'urgence a besoin d'être actualisé.	1998		Mettre à jour le plan d'urgence existant en cours de révision. Organiser Un exercice complet d'urgence a été organisé en mai 2002 avec l'assistance de l'OACI .	ANAC/ASE CNA/AERIA		B
	R.D. du Congo	Le plan d'urgence a besoin d'être actualisé.	1997		Actualiser le plan existant.	RVA		B
	Djibouti	Pas de plan d'urgence.	2000		Elaborer un plan d'urgence. Faire un exercice à grande échelle.	Aéroport de Djibouti	2003	A⊕
	Guinée Equato- riale/Malabo	Pas de plan d'ur- gence d'aérodrome	1993		Le projet est en train d'être révisé.	ASECNA		B⊕
	Gabon/ Libreville	Le plan d'urgence a besoin d'être actualisé.	1999		Mettre à jour le plan d'urgence existant. Organiser un exercice complet d'urgence est prévu en septembre 2003 avec l'assistance de l'OACI .	SGAC/ASE CNA	2003	B⊕

APPENDICE B AU RAPPORT AOP/SG/5

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Guinée Bissau/ Bissau	Pas de plan d'urgence d'aérodrome.	1993		Elaborer un plan d'urgence d'aéroport. Organiser un exercice complet d'urgence.	DGAC/ ENAG		A
	Libéria/ Monrovia	Pas de plan d'urgence d'aérodrome.	1996		Elaborer le plan. Organiser un exercice d'urgence.	DCA		A
	Madagascar/ Antananarivo	Pas de plan d'urgence d'aérodrome. Aucun exercice d'urgence organisé.	2001	Projets de plans d'urgence de tous organismes à coordonner.	Elaborer un plan d'urgence d'aérodrome et organiser un exercice complet d'urgence.	ADM/ ADEMA/ ASECNA	2001	A
	Mozambique/ Maputo	Pas de plan d'urgence d'aérodrome. Aucun exercice d'urgence organisé.	2001	Projets de plans d'urgence existant obsolète et incomplet.	Elaborer un plan d'urgence d'aérodrome et organiser un exercice complet d'urgence.	NCAA	2003	A
	Rwanda/ Kigali	Pas de plan d'urgence d'aérodrome.	2000		Elaborer un plan d'urgence d'aérodrome et organiser un exercice complet d'urgence .	Régie des Aéroports		A
	Sao Tomé et Principe/Sao Tomé	le plan d'urgence a besoin d'être mis à jour.	1993		Elaborer un Mettre à jour le plan d'urgence existant et organiser un exercice à grande échelle.	INAC/ENAS A DCA		B A
	Somalie/ Mogadiscio	Pas de plan d'urgence d'aérodrome.	1995		Elaborer un plan d'urgence. Organiser un exercice complet d'urgence	non disponible.		B

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Tanzanie/ Zanzibar	Pas de plan d'urgence d'aérodrome.	1999	Plan toujours en cours d'élaboration.	Elaborer un plan d'urgence. Organiser un exercice complet d'urgence	Direction de l'Aviation Zanzibar.		B
	Togo	Pas de plan d'urgence d'aérodrome.	1999		Plan d'urgence adopté en mai 2002. Exercice général organisé la 30/05/03 avec l'assistance de l'OACI. Elaborer un plan d'urgence. Organiser un exercice complet d'urgence. Plan d'urgence en cours d'approbation. Exercice prévu avec l'assistance de l'OACI.	DAC/ ASECNA	2002 2001	B
Objets étrangers sur les aires de mouvement AFI/7 Conc. 4/4 Annexe 14, Vol. I, para 2.9.1 - 2.9.3	Angola/ Luanda	Objets étrangers sur les aires de manoeuvre.	1995	Risque de dégâts aux moteurs d'avions par ingestion de sable.	Créer un comité de sécu- rité de l'aire de piste. Acheter une balayeuse de chaussée si nécessaire.	ENANA		B
	Mozambique/ Maputo	Sables sur voie de circulation.	1998	Risque de dégâts aux moteurs d'avions par ingestion de sable.	Elaborer un programme d'enlèvement du sable. Acquérir une balayeuse si nécessaire.	NCAA		B
Alimentation électrique AFI/7 Conc. 4/2 et 4/8 Annexe 14, Vol. I, para. 9.4.1 - 9.4.27	Angola/ Luanda	Alimentation élec- trique principale défaillante.	1995	Malgré les importants moyens de secours mis en place, l'alimentation électrique demeure peu fiable.	Négocier avec le fournisseur de l'électricité principale pour une meilleure fiabilité.	ENANA		A

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	R.D. du Congo/ Kinshasa	Alimentation élec- trique principale défaillante. Dispositions pour alimentation électrique auxiliaire défaillantes.	1998		Négocier avec le fournisseur de l'électricité principale pour fiabilité. Rénovation du système d'alimentation électrique auxiliaire	R.V.A.		A
	Guinée Bissau/ Bissau	Alimentation électrique auxiliaire inadéquate.	1993		Réhabilitation de l'alimentation électrique auxiliaire requise.	DGCA		B
	Kenya/ Nairobi	Alimentation électrique principale et auxiliaire défaillante.	1999	Effets néfastes sur les aides à la navigation et les moyens de communication.	Travaux d'installation de câbles actuellement en cours.	CAA	2003	A
	Kenya/ Mombasa	Alimentation électrique principale et auxiliaire défaillante.	1998	Effets néfastes sur les aides à la navigation et les moyens de communication.	Négocier avec le fournisseur de l'électricité principale pour fiabilité. Rénovation des systèmes d'alimentation électrique auxiliaire.	CAA	2003	A
	Nigéria/ Lagos	Temps de connexion de l'alimentation auxiliaire non conforme.	2000		Réhabilitation de l'alimentation électrique des installations de manière à assurer le basculement automatique en cas de panne de la source primaire. Réhabilitation des six groupes électrogènes de 2,25 MVA terminée. Réhabilitation du tableau de distribution et de basculage de l'énergie secourue terminée à 80%.	FAAN	2001 11/2002 2003	U

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Nigéria/Port Harcourt	Alimentation électrique principale instable.	1998	Fréquentes coupures de la source primaire.	Installation d'un groupe de 100KV programmée. Négocier avec le fournisseur d'électricité pour avoir un réseau plus stable. Négociations en cours pour obtenir une ligne spéciale pour l'aéroport. Un nouveau groupe de 850 KVA a été installé.	FAAN	01/04/03 2001	B
	Somalie/ Mogadiscio	Alimentation électrique insuffisante.	1995		???	Non disponible		
	Tanzanie/ Dar es salaam	Alimentation électrique principale insuffisante. Alimentation électrique de secours insuffisante.	1996	Fréquences instabilités de l'alimentation électrique ayant un effet néfaste sur la fiabilité des aides à la navigation et les m o y e n s d e communication.	Négocier en vue d'obtenir une nouvelle alimentation électrique principale. Mettre en place un programme planifié d'entretien.	DA		U
Mise en oeuvre des aides visuelles. AFI/7 Conc. 4/1 Annexe 14, Vol. I, Chapitre 5	Angola/Luanda	Aides radio inopérant et non signalé par NOTAM. Approche NDB sans DME. Toutes les marques ternes.	1998		Bureau de NOTAM à améliorer. Les marques ont besoin d'être repeintes	ENANA		A A B
	Bénin/ Cotonou	Balisage de l'aire de stationnement non conforme.	2000	Risque de collision des avions avec des obstacles	Nouveau balisage réalisé. Mettre Mise à jour L'AIP a été mis à jour en conséquence.	ASECNA		A

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Cameroun/ Yaoundé	Carte d'obstacle O A C I non disponible.	1998		Elaborer une carte d'obstacles OACI et publier. <i>Projet en cours.</i>	CCAA/ ADC		B
	Côte d'Ivoire/ Bouake	Près de 70 % des feux du balisage lumineux de piste, d'approche et des aires des manoeuvres hors service PAPI piste 03 démonté.	2001	Mauvais guidage des pilotes	Réhabilitation complète des aides lumineuses requis. Installation de PAPI aux deux seuils de piste.	SODEXAM		U B
	Djibouti/ Djibouti	Feux de seuil inopérant. Balisage de voie de circulation inadéquat. Marques ternes.	1999	Mauvais guidage des pilotes. Plusieurs lampes manquant.	Réhabilitation nécessaire des aides lumineuses et mise en place d'un programme de maintenance. Marques à repeindre.			
	R.D. du Congo/ Kinshasa	Balisage lumineux d'approche inadéquat	1998	Mauvais guidage du pilote.	Rénovation nécessaire des aides lumineuses.	RVA		U
	Egypte/ Hurghada	Balisage lumineux de l'aire de circulation et de l'aire de station- nement inadéquat.	1999		Remise en état en cours.		1999	A
	Egypte/ Sharm el Sheik	Balisage lumineux de l'aire de circulation et de l'aire de station- nement inadéquat.	1999		Remise en état en cours.		1999	A

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Guinée Bissau/ Bissau	Aides lumineuses inadéquates.	1993	Mauvais guidage des pilotes.	Rénovation nécessaire des aides lumineuses.	ENAG DGAC		A
	Malawi/ Lilongwe	Balisage de la voie de circulation inadéquat.	1999	Mauvais guidage des pilotes	Réhabilitation du balisage de la voie de circulation nécessaire.	Malawi DCA		B
	Nigéria/ Abuja	Balisage axial de la piste défectueuse. Feux de seuil et d'extrémité de piste 22 hors service. PAPI non calibré.	2000	.	Réhabilitation du balisage lumineux nécessaire. Calibrer le PAPI et le signaler par NOTAM	FAAN	2003	B
	Nigéria/ Kano	Feux de seuil et d'extrémité de piste 06/24 partiellement hors service. Feux d'approche RWY 06 et 24 partiellement HS. Balisage de bord de twy inexistant et balisage axial partiellement HS. PAPI nécessitant une calibration. Les marques de piste ne sont pas bien visibles.	1999 2000 2000 2000	Mauvais guidage des pilotes Les pilotes se plaignent du mauvais alignement.	Rénovation nécessaire des aides lumineuses terminée le 17/01/03. Mettre Mise en place un programme d'entretien. Calibrer le PAPI. Les marques ont besoin d'être ont été totalement repeintes.	FAAN	17/01/03 2001 2003 17/03/03	U B B U A

APPENDICE B AU RAPPORT AOP/SG/5

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Nigéria/Lagos	Balisage lumineux du twy inadéquat. Balisage du virage grande vitesse défaillant. Pas de balisage d'approche en 01L et 01R. Intensité des feux d'approche piste 19R non contrôlable depuis la tour. Marques de la piste ternes.	1999	Balisage de la voie de circulation nécessaire. Plaintes fréquentes d'éblouissement des pilotes par les feux d'approche	Elaboration des plans pour rénovation nécessaire. Les marques ont besoin d'être repeintes.	FAAN	2003	A
	Nigéria/ Port Harcourt	Balisage lumineux d'approche piste 21 non fiable. Pas de balisage de la voie de circulation. Balisage de piste déficient. Toutes les lampes sur le premier quart de la piste sont hors-service. PAPI inutilisable. Marques de piste ternes.	1998	Mauvais guidage des pilotes.	Rénovation nécessaire des aides lumineuses budgetisée pour 2003.. Les marques ont besoin d'être repeintes.	FAAN	2003	A
	Rwanda/ Kigali	Aides non opérationnelles sans NOTAM Marques non visibles.	1998	Mauvais guidage des pilotes.	Bureau de NOTAM à améliorer. Les marques doivent être repeintes.	Régie de Aéroports	1999	U B

Identification		Carences			Mesure corrective			
Besoins	Etats/ Installations	Description	Date du 1 ^{er} compte rendu	Observations	Description	Organe exécutif	Date d'achè- vement	Priorité
	Sierra Leone/ Freetown	50% seulement des feux de bord de piste sont disponibles. Les marques sont effacées.	1993	Mauvais guidage des pilotes.	Réhabilitation du balisage lumineux de piste. Repeindre les marques. Réévaluation des dommages causés par la guerre à tout le système d'éclairage.	SLAA		A B
	Somalie/ Mogadiscio	Le VASIS ne fonctionne pas. Les marques sont totalement effacées.	1995	Mauvais guidage des pilotes	Les marques ont besoin d'être repeintes.	Non disponible		B
	Soudan/ Khartoum	Le VASIS ne fonctionne pas.	1993	Mauvais guidage des pilotes	Mise en oeuvre de nouveaux équipements (PAPI) suivant le Plan AFI.	NCAA		
	Zambie/ Lusaka	Balisage d'approche et de voie de circulation inadéquat.	1995	Mauvais guidage des pilotes.	Projet de rénovation du balisage lumineux en cours de réalisation.	ZNACL		A

**MANDAT, PROGRAMME DE TRAVAIL ET COMPOSITION
DU SOUS-GROUPE DE PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE
D'AÉRODROME (AOP/SG)**

1. Mandat

a) Dans le domaine de la planification d'aérodrome

Réexaminer constamment la pertinence des besoins indiqués dans le plan régional de navigation aérienne en tenant compte de l'évolution de l'exploitation aérienne, des nouveaux besoins opérationnels et/ou des progrès techniques, et proposer les amendements, selon le cas.

b) Dans le domaine des services d'aérodrome

Identifier et évaluer les carences et lacunes critiques dans la fourniture des installations, des équipements et des services d'aérodrome, en considérant en priorité :

- i) l'alimentation électrique
- ii) les aides visuelles
- iii) le sauvetage et la lutte contre l'incendie
- iv) les clôtures d'aérodrome
- v) le risque aviaire
- vi) la planification d'urgence
- vii) l'état de surface des chaussées

2. Programme de travail :

No.	Tâches	Priorité	Date prévue
1	Revoir à chaque réunion du Sous-Groupe AOP le contenu du AFI FASID et, après avoir consulté les usagers et les exploitants, y apporter les modifications nécessaires en suivant la procédure établie en la matière. (AFI/7 Conc. 3/2.)	A	Continue
2	Constituer une base de données sur les lacunes dans le domaine AOP, y compris l'évaluation de leur incidence sur la sécurité suivant les procédures approuvées de l'OACI. Revoir et mettre à jour cette base de données à chacune des réunions du Sous-Groupe, et définir les besoins en matière de coopération technique, le cas échéant. (AFI/7 Conc. 14/1 et 14/2 et Rec. 14/3)	A	Continue
3	Évaluer la gravité du danger et suivre l'état de mise en oeuvre des mesures visant à lutter contre le risque aviaire. (AFI/7 Con. 4/7)	A	Continue
4	Suivre les dispositions prises par les Etats pour allouer des ressources suffisantes à la mise en place des programmes d'entretien préventifs aux aérodromes, afin d'assurer un bon entretien des équipements, des installations et de services aéroportuaires. (AFI/7 Conc. 4/10)	A	APIRG/14

No.	Tâches	Priorité	Date prévue
5	S'assurer que les Etats effectuent les mesures fiables pour connaître et publier l'état des aires de mouvement et les irrégularités de surface aux aérodromes dans la région AFI. (AFI/7 Rec. 4/4)	B	APIRG/14
6	Examiner les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie ainsi que la planification d'urgence aux aéroports internationaux dans la région AFI, et veiller à l'adoption de méthodes de lutte contre l'incendie non préjudiciables à l'environnement. (AFI/7 Conc. 4/6)	A	APIRG/14
7	Suivre l'élaboration et l'application de directives et de procédures pour les systèmes de guidage et de contrôle de la circulation de surface aux aéroports où la circulation est dense et aux aéroports de conception complexe, notamment par mauvaise visibilité. (Contribution à l'application du CNS/ATM)	C	APIRG/15
8	Etudier et évaluer l'incidence de l'exploitation de nouveaux avions de grandes dimensions (NLA) sur les aéroports de la Région AFI et donner aux Etats des directives en la matière.	B	APIRG/15
9	Surveiller la mise en oeuvre des nouveaux systèmes d'approche finale, d'atterrissage et de décollage afin d'assurer une transition harmonieuse vers les nouveaux systèmes et en optimiser la performance. (Contribution à l'application du CNS/ATM)	A	APIRG/14
10	Suivre l'état de mise en oeuvre du Système géodésique mondial (WGS-84) et veiller à ce que les coordonnées des points importants aient le degré de précision voulu pour la navigation aérienne dans la Région AFI. (AFI/7 Rec. 12/28 et 12/29)	A	APIRG/14
11	Suivre l'état de mise en oeuvre des aides visuelles dans la région AFI et la disponibilité de ressources pour assurer l'entretien préventif, en tenant compte des facteurs humains et de l'évolution de la technique, de manière à améliorer la sécurité et la capacité. (AFI/7 Conc. 4/1, Rec. 14/7)	A	APIRG/14
12*	Suivre la croissance du trafic aérien dans la région AFI afin de disposer d'éléments indicatifs permettant d'élaborer des critères de planification.	B	APIRG/14
13	Suivre le travail de la Commission de navigation aérienne sur l'incidence de nouveaux avions de grandes dimensions aux aérodromes et évaluer le cas particulier des aérodromes de la région AFI.	A	APIRG/15
14	Etudier le problème de prise en compte des facteurs humains et faire des recommandations pertinentes pour le personnel AOP, en vue d'assurer les meilleurs services (AFI/7 Rec. 14/7)	A	Continue

Explication des priorités :

- A Haute priorité : tâche qui doit être accomplie de toute urgence ;
- B Priorité intermédiaire : tâche à entreprendre dès que possible, mais sans porter préjudice aux tâches de priorité A ;
- C Faible priorité : tâche qu'il faut accomplir lorsque le temps et les ressources disponibles le permettent, mais sans porter préjudice aux tâches de priorité A et B ;
- * Cette tâche sera coordonnée avec l'Equipe de travail sur les prévisions du trafic aérien.

3. Composition :

Afrique de Sud, Algérie, Angola, Burkina Faso, Cameroun, Cap Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Egypte, Gambie, Ghana, Guinée, Kenya, Malawi, Maroc, Nigeria, Ouganda, Sénégal, Togo, Tunisie, Zambie, ACAC, ACI, ASECNA, IATA et IFALPA.