



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

QUATORZIEME REUNION DU GROUPE AFI
DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/14)
(Yaoundé, Cameroun, 23 – 27 juin 2003)**Point 4 de l'ordre du jour : Examen des rapports des Sous-groupe et des organes
auxiliaires d'APIRG****4.1: Examen du rapport de la cinquième réunion du Sous-groupe de planification
opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG/5)**

(Note présentée par le Secrétariat)

SUMMARY

Cette note donne le compte rendu de la cinquième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodrome. Le Sous-groupe a reçu et passé en revue les mesures de suivi des Conclusions et Décisions de la treizième réunion d'APIRG approuvées par le Conseil. Il a aussi examiné la liste de carences dans le domaine AOP et engagé un long débat sur les préoccupations du Conseil relatives à la lenteur constatée dans l'élimination des carences dans certain Etats. Les mesures positives prises par certains gestionnaires d'autorités aéronautiques autonomes ont été notées. En outre, la réunion a passé en revue l'état des installations et services fournis aux aérodromes internationaux, notamment le sauvetage et la lutte contre l'incendie, la réduction du risque aviaire et la planification d'urgence d'aérodrome. La réunion a également examiné les progrès réalisés à ce jour par les Etats concernant les spécifications de l'Annexe 14, Volume I sur la certification des aérodromes. Enfin, le Sous-groupe a reçu et passé en revue le rapport de l'Equipe de travail sur les nouveaux aéronefs de plus grandes dimensions.

La suite à donner par la 14^{ème} réunion d'APIRG est indiquée au paragraphe 6.

Références :

Rapport de la réunion AFI/7 Doc. 9702
Document FASID pour la région AFI
Rapport de la 13^{ème} réunion d'APIRG
Rapport de la 5^{ème} réunion du Sous-groupe AOP

1. Introduction

1.1 La cinquième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG/5) s'est tenue à Dakar du 26 au 28 mars 2003. Y ont participé 25 participants de 10 Etats et 2 organisations internationales membres.

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

2.1 Généralités

2.1.1 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 a une forte incidence négative sur 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.

2.2 Lutte contre le risque aviaire

2.2.1 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 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 intéressés 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. 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.

2.2.2 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) A 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) A 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) A certains aéroports, les riverains ne sont pas suffisamment associés aux mesures de lutte contre le risque aviaire ;

- d) Dans d'autres aéroports, des méthodes de lutte contre le risque aviaire sont mises en oeuvre sans avoir mené préalablement des études ornithologiques sérieuses.

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

PROJET DE CONCLUSION 14/.....

IL EST CONCLU QUE

- i) **LES ETATS CONFRONTES AUX PROBLÈMES DU RISQUE AVIAIRE MÈNENT DES ETUDES ORNITHOLOGIQUES ET ENVIRONNEMENTALES POUR S'ASSURER QUE LES METHODES D'EFFAROUCHEMENT ET DE LUTTE CONTRE LE RISQUE AVIAIRE RETENUES SONT ADEQUATES, EFFICACES ET ONT UN BON RAPPORT COÛT/EFFICACITE.**
- ii) **QUE LES EXPLOITANTS D'AERONEFS SOIENT ENCOURAGES A FAIRE DES COMPTES RENDUS DE TOUS LES IMPACTS D'OISEAU A L'EXPLOITANT DE L'AEROPORT.**

2.3 Incidence des nouveaux avions de plus grandes dimensions (NLA) sur les aérodromes de la région AFI

2.3.1 Après l'approbation par le Conseil de l'OACI de la Conclusion 13/2 de la 13^{ème} réunion d'APIRG, la première réunion de l'Equipe de travail (NLA/TF) s'est tenue à Dakar, Sénégal, les 24 et 25 mars 2003. La réunion de Sous-groupe a été saisi et passé en revue le rapport de la NLA/TF.

2.3.2 Le Sous-groupe note que l'Airbus A380 devrait entrer en service commercial au premier trimestre 2006. Une enquête menée par les Bureaux régionaux de Dakar et de Nairobi a montré que jusqu'ici, St Denis de la Réunion, Johannesburg et Cape Town (Afrique du Sud) étaient les seuls aéroports ayant des indications sûres pour ce qui est d'accueillir les nouveaux gros porteurs en 2006. Le Sous-groupe reconnaît que cette enquête ne traduit probablement pas la réalité et que des efforts supplémentaires devaient être faits afin d'obtenir une image plus exacte. L'IATA devrait être sollicitée afin de prêter son concours et les compagnies aériennes ont été invitées à coopérer en conséquence.

2.3.3 Le Sous-groupe 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. Le constructeur a publié, sur son site Internet <www.airbus.com>, un document préliminaire intitulé "A380 Airplane Characteristics for Airport Planning", qui renseigne sur les caractéristiques techniques de cet avion.

2.3.4 S'agissant de l'incidence des NLA 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 aérodromes censés accueillir des aéronefs du Code F. Toutefois, il est reconnu qu'en raison d'une capacité supérieure en passagers (environ 600 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.

2.3.5 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.

2.3.6 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

2.3.7. En raison d'un plus grand nombre de passagers, il faudrait revoir la facilitation aux aérogares. Cela inclut les installations tant du côté piste que du côté ville. Pour maintenir des niveaux de 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..

2.3.8 La capacité des équipements d'assistance en escale, y compris les équipements de traction arrière, les passerelles télescopiques, les escabeaux pour passagers, les autobus de transfert des passagers, les installations d'avitaillement, les installations de nettoyage des aéronefs, etc. devra également être revue.

2.3.9 Par conséquent, le Sous-groupe AOP adopte les projets de conclusions suivants :

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 CENSÉS 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 CONTINUENT DE SUIVRE TOUS FAITs NOUVEAUX A CET EGARD ET SE TIENNENT AINSI AU COURANT DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES A CET EGARD TELLES QU'ELLES ONT ETE ÉLABORÉES ET APPROUVÉES PAR L'OACI AUX FINS DE MISE EN OEUVRE.**

4. **LES ETATS DEVRAIENT COMMENCER A PREVOIR UNE FORMATION APPROPRIEE DE LEUR PERSONNEL SLI EN RAPPORT AVEC LA DISPOSITION SUR LES CATEGORIES EN VUE DE REpondre AUX BESOINS DES NLA.**
5. **LES AÉROPORTS IDENTIFIES COMME POUVANT ACCUEILLIR LES NOUVEAUX AVIONS GROS PORTEURS EVALUENT LES INFRASTRUCTURES, LEURS SERVICES ET RESSOURCE HUMAINES AFIN DE DÉTERMINER LES MESURES REQUISES POUR L'EXPLOITATION DE CES TYPES D'APPAREILS.**
6. **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..**

2.4 Facteurs humains dans le domaine AOP

2.4.1 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, cette 13ème réunion 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 ainsi formé.

2.4.2 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.

2.4.3 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.

2.5 Planification d'urgence d'aérodrome (AEP)

2.5.1 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 du tout de plan) ;
- c) Certains Etats ont des plans qui ne sont pas bien coordonnés avec les autres organismes d'intervention (à moins que ces organismes connaissent bien leur rôle, ils ne peuvent être d'aucune utilité) ;
- d) D'autres 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).

2.5.2 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, avait demandé à l'OACI d'aider les Etats dans le processus d'élaboration des plans et d'organiser des ateliers sur cette question.

2.5.3 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 poursuit l'organisation des ateliers sur la question à des intervalles réguliers.

2.5.4 Il est rappelé à la réunion qu'avec l'entrée en vigueur de la nouvelle norme de certification des aérodromes en novembre 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.

2.5.5 La réunion prend note de l'annonce faite par le Ghana concernant l'acquisition, par son Autorité aéronautique, d'un kit complet d'enlèvement d'aéronef pour B747 et encourage les Etats recourir à cet équipement en cas de besoin.

2.5.6 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.

2.6 Sauvetage et de lutte contre l'incendie (SLI)

2.6.1 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 1er 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.

2.6.2 Le Sous-groupe note que 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 de longues périodes, réduisant ainsi le niveau de protection.

2.6.3 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 les pêcheurs.

2.6.4 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 Etats, 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 1er août 2003.

2.6.5 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, 1ère 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.

2.6.6 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 14/-----

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

3. Examen des carences dans le domaine AOP

3.1 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 "lacune" et "carence" ont été remplacés par un seul terme "carence. Le Sous-groupe est également informé du travail effectué par le Secrétariat pour présenter les carences par pays plutôt que par type de carence à la suite des discussions lors de la 13^{ème} réunion d'APIRG.

3.2 Le Sous-groupe 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 ces données soient fiables.

3.3 Le Sous-groupe note avec satisfaction les efforts déployés par certains Etats en vue de remédier aux carences en dépit de la modicité des ressources et convient que ces efforts sont à encourager et devraient se poursuivre. Cependant, 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 décision pour certains Etats bien qu'ils aient créé des entités autonomes et enfin une approche inadaptée dans la mise en oeuvre certaines mesures correctives. 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 des mesures correctives qui s'imposent.

3.4 La réunion énonce de nouveau les Conclusions 12/56, 12/57 et 12/58 de la douzième réunion d'APIRG et formule par conséquent le projet de conclusion suivant :

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.

4. Certification des aérodromes

4.1 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.

4.2 Il est prévu que les Etats doivent promulguer une législation aéronautique de base contenant des dispositions sur l'exigence de certification des aérodromes. Une telle législation devrait désigner 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.

4.3 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 Document 9774 contient en Appendice 1, la structure et les lignes directrices 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 aérienne. Ce manuel doit pouvoir permettre à l'autorité aéronautique de déterminer 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 orientale et australe et pour l'Afrique occidentale et centrale se proposent d'organiser des ateliers portant essentiellement sur le sujet aux mois de mai et de juillet 2003 respectivement. Par ailleurs, le Bureau régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe débattre de la question de certification des aérodromes lors de la réunion des Directeurs de l'aviation civile et d'autorités aéroportuaires prévue les 25 et 26 août 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 conclusion ci-après :

PROJET DE CONCLUSION 5/

IL EST CONCLU QUE :

- i) **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 APTE A EXERCER LA FONCTION CERTIFICATION.**

ii) **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 1.3 DE L'ANNEXE 14, VOLUME 1.**

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

5. Document de mise en oeuvre des installations et services (FASID) pour la région AFI - 3ème Partie - AOP

5.1 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.

5.2 Elle est informée de l'évolution du tableau CNS en ce qui concerne la colonne GNSS, qui influera sur le contenu du tableau AOP.

7. Suite à donner par la 14^{ème} réunion d'APIRG

7.1 La 14^{ème} réunion d'APIRG est invitée à examiner le rapport de la cinquième réunion de Sous-groupe AOP ainsi que les projets de conclusion y relatifs, en vue de leur adoption.
