



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**GROUPE RÉGIONAL AFI DE PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE (APIRG)
VINGTIÈME RÉUNION (APIRG/20)
(Yamoussoukro, Côte d'Ivoire, 30 novembre au 2 décembre 2015)**

Point 2 de l'ordre du jour : Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre de la navigation aérienne dans la Région AFI

Point 2.1 de l'ordre du jour : Planification opérationnelle d'aérodromes (AOP)

**EXAMEN DU RAPPORT DE LA ONZIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE PLANIFICATION
OPÉRATIONNELLE D'AÉRODROMES (AOP/SG/11)**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE	
<p>Cette note de travail présente le rapport de la onzième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodromes (AOP/SG/11). Le Sous-groupe a reçu et examiné l'historique du sous-groupe AOP, notamment les analyses, les activités, le mandat et la suite donnée aux Conclusions et Décisions non mises en œuvre des précédentes réunions. La réunion a examiné les résultats de la réunion extraordinaire d'APIRG tenue les 10 et 11 juillet 2014, a entériné la nouvelle structure du Plan de navigation aérienne et a élaboré un projet d'éléments indicatifs devant être approuvés par la 20^{ème} réunion d'APIRG. La réunion a examiné et apprécié à sa juste valeur l'introduction par l'OACI du nouveau Doc 9981 sur les Procédures des services de navigation aérienne – Aérodromes (PANS – Aérodromes) et l'Amendement corrélatif à l'Annexe 14, Volumes I et II. Lors de l'évaluation des Objectifs de sécurité de la Conférence ministérielle de haut niveau d'Abuja, la réunion a reconnu le peu de progrès enregistrés dans la mise en œuvre desdits objectifs, particulièrement la certification des aérodromes internationaux qui devrait se terminer à la fin de 2015. La réunion a en outre noté les progrès réalisés par CAPSCA Afrique et par le du programme de la sécurité de piste et a exhorté les États à améliorer la mise en œuvre afin de se conformer aux normes nationales et internationales dans ces deux domaines.</p>	
<p>La suite à donner par la 20ème réunion d'APIRG est indiquée au paragraphe 3.</p>	
<p>RÉFÉRENCES:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Rapport de la 19ème réunion d'APIRG - Rapport de la réunion extraordinaire d'APIRG - Rapport de la 11ème réunion de l'AOP/SG - Mandat de l'AOP/SG - Objectifs de sécurité d'Abuja - Rapports de CAPSCA aux niveaux régional et mondial 	
<p><i>Objectifs stratégiques</i></p>	<p>Cette note de travail correspond aux Objectifs stratégiques A et B.</p>

1. INTRODUCTION

1.1 La onzième réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodromes (AOP SG/11) s'est tenue à Dakar (Sénégal) du 3 au 7 août 2015. Ont pris part à la réunion : trente-cinq (35) participants de dix-sept (17) États Membres et cinq (5) organisations internationales et régionales.

2. DÉBAT

2.1 Les questions ci-après ont fait l'objet d'un examen attentif de la part du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodromes (AOP/SG).

2.2 Historique de l'AOP/SG

2.2.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, la réunion examine la genèse du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodromes (AOP/SG). Il est fait un rappel du mandat et du programme de travail de cet organe. Après débat, la réunion juge que les informations contenues dans cette note de travail pourraient servir à la réunion dans sa méthodologie d'identification des projets AOP.

2.3 État de mise en œuvre du programme de travail tel qu'assigné par l'APIRG

2.3.1 Au titre de ce point, la réunion examine les Conclusions et Décisions d'APIRG non mises en œuvre, mais qui sont encore en vigueur dans le domaine AOP. La 18^{ème} réunion d'APIRG avait reconnu que le nombre de Conclusions et Décisions était fastidieux, donc difficile à gérer efficacement, d'où la nécessité d'arrêter une stratégie en vue de leur harmonisation. À cet égard, la réunion avait convenu que le Sous-groupe doit passer en revue toutes les Conclusions et Décisions d'APIRG depuis sa 13^{ème} réunion. La 19^{ème} réunion d'APIRG a noté que le Sous-groupe avait terminé l'examen et l'actualisation des Conclusions et Décisions des précédentes réunions d'APIRG. C'est ainsi que les Conclusions et les Décisions encore en vigueur ont été consolidées et reformulées.

2.3.2 La réunion rappelle que même si les Conclusions et Décisions ont été analysées et consolidées, il y en a encore d'autres qui ne sont pas encore mises en œuvre ou qui le sont partiellement. Elles sont notamment relatives aux domaines ci-dessous :

- ✓ Plans d'urgence d'aérodromes;
- ✓ Certification d'aérodromes;
- ✓ Formation du personnel de sauvetage et des services de sécurité incendie (SSI);
- ✓ Mise en œuvre de SMS et des programmes nationaux de sécurité (SSP);
- ✓ Demandes de formation d'Inspecteurs d'aérodrome au titre du Plan AFI;
- ✓ Etc.

2.3.3 La réunion renvoie quelques questions encore en suspens à être analysées lors de l'identification des projets.

2.4 Examen de la nouvelle structure du Plan de navigation aérienne AFI et Élaboration d'un projet d'éléments indicatifs devant être approuvés par l'APIRG

2.4.1 Le Sous-groupe examine la nouvelle structure de Plan de navigation aérienne et élabore un projet d'éléments indicatifs pertinents devant être approuvés par l'APIRG, qui seront examinés dans le cadre de la présente réunion au titre du Point 3 de l'ordre du jour.

2.5 Identification et élaboration des projets basés sur les modules des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (BO) et les Objectifs de performance régionale

2.5.1 Le Sous-groupe examine le travail lié aux modules du Bloc O d'ASBU et les Objectifs de performance régionale adoptés par l'APIRG lors de sa 19^{ème} réunion tenue en 2013 ainsi que les tâches restantes et approuve une liste de projets dans le cadre du mandat de l'AAO/SG et de l'IIM/SG, qui seront débattus au titre du Point 4 de l'ordre du jour de la présente réunion.

2.6 Évaluation des objectifs de sécurité de la Conférence ministérielle de haut niveau d'Abuja de 2012

2.6.1 Au titre de ce point, la réunion évalue l'état de mise en œuvre des objectifs cibles de sécurité de la Conférence ministérielle de haut niveau d'Abuja de 2012 dans le domaine des aéroports. Lors de cette Conférence, des objectifs spécifiques et mesurables de sécurité de l'aviation ont été fixés afin de renforcer les normes de sécurité et de mettre en œuvre toutes les initiatives sécuritaires dans la région. Même si la plupart de ces objectifs ont un lien direct avec l'exploitation des aéroports, seuls les objectifs avec une incidence directe sur les aéroports ont fait l'objet d'examen.

2.6.2 La réunion se dit très préoccupée par la certification des aéroports où seulement 22,55% des aéroports de la Région AFI sont certifiés. Qui plus est, la certification de certains aéroports n'a pas respecté les procédures nationales et internationales en la matière.

2.6.3 La réunion invite les États à prendre des mesures appropriées dans le domaine des aéroports en vue d'atteindre les objectifs de sécurité d'Abuja, particulièrement pour ce qui concerne la certification des aéroports internationaux exigée d'ici la fin de 2015 au plus tard et souligne l'urgence d'élaborer des projets à cet effet. Le Sous-groupe formule le projet de Conclusion ci-après :

PROJET DE CONCLUSION 20/XX: CERTIFICATION DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX

Il est conclu

- a) **Qu'il soit instamment demandé aux États de se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI en matière de certification d'aéroports, qui sont entrées en vigueur en novembre 2003 et de déterminer à quel statut se fera l'exploitation des aéroports internationaux après la date butoir du 31 décembre 2015 fixée par la Conférence ministérielle de haut niveau d'Abuja de 2012; et**
- b) **Que, conformément aux termes du mandat du RASG-AFI relatif à la coordination entre le RASG-AFI et l'APIRG, la certification des aéroports soit incluse dans les organes auxiliaires de projets d'APIRG.**

2.7 Procédures des services de navigation aérienne – Aéroports - (PANS –Aéroports, Doc 9981) Amendements à l'Annexe 14, Volumes I et II

2.7.1 Sous ce chapitre, la réunion examine les PANS – Aéroports, (Doc 9981), les amendements et propositions d'amendement aux PANS – Aéroports et l'Annexe 14, Volumes I et II.

2.7.2 Le document a été approuvé le 20 octobre 2014 par le Président du Conseil de l'OACI au nom dudit Conseil conformément à la procédure établie en la matière. Cette première édition de PANS – Aéroports porte sur les domaines prioritaires identifiés par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI dans le domaine de la certification des aéroports, la conduite des évaluations de la sécurité et les études de compatibilité. Les dispositions qu'elle contient sont plus détaillées que les normes et pratiques recommandées (SARP) à l'Annexe 14 – Volume I – Conception et Exploitation d'aéroports, les procédures s'appliquant à la fois aux exploitants et aux autorités chargées de la réglementation dans ces domaines prioritaires en vue d'assurer la sécurité opérationnelle de l'aéroport, renforcer la capacité et améliorer l'efficacité globales de façon harmonisée à l'échelle mondiale.

2.7.3 La réunion rappelle les propositions d'amendement en suspens des PANS – Aérodrodromes et de l'Annexe 14, Volumes I et II comme suit :

- ✓ AN 4/1.1.54-14/97 du 19 décembre 2014: Proposition d'amendement de l'Annexe 14, Volumes I et II et Annexe 15;
- ✓ AN 4/1.1.55-15/30 du 29 mai 2015: Propositions d'amendement des Annexes 3; 6, Parties I et II; 8; 14, Volume I; 15; PANS-Aérodrodromes; et PANS-ATM concernant l'utilisation d'un format mondial amélioré de compte rendu et le compte rendu des conditions de la surface de la piste;
- ✓ AN 4/1.1.56-15/51 du 10 juillet 2015: Proposition d'amendement de l'Annexe 14, Volume I et les PANS-ATM (Doc 4444) sur le système d'alerte d'incursions sur piste (ARIWS);
- ✓ AN 4/1.1.57-15/53 du 15 juillet 2015: Proposition d'amendement de l'Annexe 14, Volume I sur les aides visuelles à la navigation aérienne et la conception d'aérodrodromes (objets sur les bandes de piste et des voies de circulation au sol, les pentes sur bandes de piste, le balisage de point d'attente sur piste, les systèmes d'indicateurs de pentes d'approche visuelle, les signaux d'informations ...).

2.7.4 La réunion appelle l'attention des États sur les dispositions à prendre, notamment l'incorporation de ces amendements dans leur cadre réglementaire, la notification et la publication des différences et les réponses aux lettres aux États relatives aux propositions d'amendement. Elle formule le projet de Conclusion ci-après ainsi libellée :

PROJET DE CONCLUSION 20/XX: MISE EN OEUVRE DES DISPOSITIONS DES PANS-AÉRODROMES ET DES AMENDEMENTS SUBSÉQUENTS

Il est conclu:

- a) **Qu'il soit instamment demandé aux États de veiller à ce que, lorsqu'il n'y a pas eu notification de différences, les procédures PANS-Aérodrodromes - Doc 9981 – soient élaborées et mises en œuvre de la manière prescrite; et**
- b) **Que les amendements portant sur le système d'alerte d'incursion sur piste (ARIWS), les aides visuelles à la navigation et la conception d'aérodrodromes (Objets sur les bandes de piste et les voies de circulation au sol, les pentes des bandes des voies de circulation au sol, le balisage des points d'attente avant piste, les systèmes d'indicateurs de pente d'approche visuelle, les signaux d'indication et d'information,...) soient incorporés dans la réglementation, les procédures et les éléments indicatifs au plan national, selon le cas.**

2.8 Programme CAPSCA

2.8.1 Au titre de ce point, la réunion rappelle qu'il existe un accord de coopération de l'OACI portant sur la prévention et la gestion des événements de santé publique dans l'aviation civile (CAPSCA) et ses activités. Des informations pertinentes sont données à la réunion sur la maladie Ebola en Afrique et son incidence sur le transport aérien.

2.8.2 La réunion se rappelle par ailleurs que l'OACI, tirant des enseignements des événements de santé publique précédents a élaboré et inclus des normes et pratiques recommandées spécifiques (SARP) aux Annexes 6, 9, 11, 14 et 18 à la Convention de Chicago, ainsi que des éléments indicatifs à l'intention des États, des aéroports, des services de navigation aérienne et des compagnies aériennes afin de réduire le risque de propagation des maladies transmissibles par voyage aérien.

2.8.3 La protection de la santé des passagers et des membres d'équipage des vols internationaux a été reconnue par la 35ème Session de l'Assemblée de l'OACI tenue en 2004 (Résolution A35-12) comme étant une « partie intégrale d'un voyage effectué en toute sécurité » et le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) inclut depuis novembre 2014 un questionnaire de protocole d'audit sur les situations d'urgence de santé publique liées aux SARP.

2.8.4 La réunion conclut que les États se doivent de se prémunir contre la propagation des maladies transmissibles et ces mesures préventives dans le secteur de l'aviation appellent une communication et une collaboration effective entre le secteur de l'aviation et celui de la santé publique. Le Sous-groupe formule un projet de Conclusion ainsi libellée:

**PROJET DE CONCLUSION 20/XX: PLANIFICATION D'URGENCE D'AÉRODROME
(AEP), URGENCE DE SANTÉ
PUBLIQUE (PHE) y COMPRISE**

Il est conclu:

- a) **Qu'il soit instamment demandé aux États de s'assurer que la composante situation d'urgence de santé publique du Plan d'urgence d'aérodrome et l'organisation du Centre de secours d'urgence en cas d'urgence de santé publique sont basées sur les dispositions des Annexes 6 (Exploitation technique des aéronefs), 9 (Facilitation), 11 (Services de circulation aérienne), 14 (Aérodromes, Volume 1) et 18 (Transport de matières dangereuses par voie aérienne) à la Convention de Chicago, PANS-Aérodromes Doc 9981 et PANS-ATM Doc 4444;**
- b) **Il en outre instamment demandé aux États d'assurer une étroite collaboration entre l'autorité de santé publique et les parties prenantes aéronautiques dans la planification et la gestion des situations d'urgence de santé publique (PHE) pour éviter toute duplication d'efforts et la dispersion d'énergies/potentialités; et**
- c) **En outre, les restrictions sur les vols et passagers en provenance des pays avec des cas de maladie Ebola avérés ou suspects ne sont pas recommandées par l'OMS, l'OACI, CDC (États-Unis d'Amérique) et les membres de CAPSA. La suspension des vols par des exploitants est également décommandée.**

3 SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à :

- a) noter les informations contenues dans le rapport de la 11ème réunion du Sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG);
- b) donner suite aux projets de Conclusions formulées ci-dessus.

----FIN----