



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**DIX-NEUVIEME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE
PLANIFICATION ET DE MISE EN OEUVRE (APIRG/19)
(Dakar, Sénégal, 28 au 31 octobre 2013)**

Point 3 de l'ordre du jour: Cadre de performance pour la planification et la mise en œuvre de la navigation aérienne dans la Région AFI

3.1 PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE D'AÉRODROME (AOP)

(Note présentée par le secrétariat)

SUMMARY

La note de travail présente le rapport de la dixième réunion du sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG/10). Le sous-groupe a reçu et examiné les mesures de suivi prises sur les Conclusions et les décisions de la réunion APIRG/18. En examinant la liste des carences dans le domaine de l'AOP, la réunion a reconnu la lenteur des progrès dans la résolution de ces déficiences dans certains États. Elle a aussi noté que les plans d'action développés par les Etats à la suite des audits de supervision de la sécurité sous le programme USOAP de l'OACI pour corriger les constatations relevées n'étaient pas pleinement exécutés. La réunion a noté les préoccupations majeures du domaine AOP soulevées par les audits de sécurité en particulier, la certification d'aérodrome, le Programme National de sécurité (PNS), le Système de gestion de la sécurité et sécurité de piste.

La suite à donner par la réunion APIRG/19 figure au paragraphe 3

REFERENCES:

- Rapport AN-Conf./12
- Rapport APIRG 18
- Rapport AOP/SG/10

Objectifs stratégiques: La présente note est liée aux objectifs stratégiques A et C.

1. INTRODUCTION

1.1 La Dixième réunion du Sous-groupe de Planification Opérationnelle d'Aérodrome (AOP/SG/10) s'est tenue à Nairobi, Kenya, du 5 au 7 août 2013 et a enregistré la participation de quarante-cinq (45) délégués provenant de treize (13) Etats et quatre (4) organisations régionales et internationales (ASECNA, COSCAP-UEMOA, IFALPA and IFATCA).

2. DISCUSSION

2.1 Suivi des conclusions et décisions d'APIRG restées en vigueur dans le domaine AOP

2.1.1 General

2.1.1.1 Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion a examiné l'état de mise en œuvre dans toute la région AFI des conclusions et décisions antérieures d'APIRG. Il a été noté que bien que des progrès substantiels

aient été réalisés, il y avait toujours des défis à surmonter. Après discussion, la réunion a formulé le projet de conclusion suivant concernant les conclusions et décisions antérieures du groupe:

Projet de conclusion 10/1: Formation des inspecteurs d'aérodrome

Il est conclu que:

- a) **Il est conclu que les États qui souhaitent bénéficier davantage de la formation de l'OACI (cours de gestion intégrée de la sécurité, cours d'inspecteurs d'aérodrome, cours de certification d'aérodrome, etc.) devraient envoyer leurs demandes aux bureaux régionaux de l'OACI, et là où cela est possible, coordonner ces demandes avec d'autres États au bénéfice de l'ensemble de la région et que lorsque ces cours sont organisés, les États devraient inclure des participants provenant «des organismes de réglementation», «des exploitants d'aérodrome » et « les exploitants des compagnies aériennes »; et**
- b) **Il est conclu que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSSOs) qui ont développé des systèmes de formation des inspecteurs d'aérodrome devront les partager avec les autres.**

2.2 Examen du Plan de Navigation Aérienne de La Région AFI

2.2.1 Liste des aéroports internationaux du Plan AFI

2.2.1.1 La réunion a revisité ce problème de longue date en ce qui concerne l'existence, dans la liste des aéroports internationaux du plan de Navigation Aérienne AFI, de certains aéroports qui ne reçoivent pas actuellement et ne prévoient non plus de recevoir, dans un future proche, de vols réguliers internationaux. La priorité n'est donc pas accordée à ces aéroports dans l'allocation des ressources et par conséquent ils sont donc mal équipés. En conséquence ces aérodromes continuent à rester avec carences pendant une longue période. La réunion a reconnu que des circonstances particulières en Afrique exigent parfois, que des vols s'effectuent de part d'autres des frontières, ce qui signifie techniquement que ces vols sont internationaux. Les aérodromes à destination ou en provenance de ces vols sont par la définition de l'annexe 9 des aérodromes internationaux ; et certains Etats les incluent dans leur liste des aérodromes internationaux à des fins du plan AFI de planification (AFI ANP). Mais en raison du volume faible de trafic et de la taille des avions utilisés, ces aérodromes sont mal équipés.

2.2.1.2 12^{ème} Conférence de Navigation Aérienne (AN-Con./12) (Montréal, 19-30 novembre 2012)

2.2.1.3 La réunion a noté que, suite à la Recommandation 6/11 «cadre de performances régionales – alignement des plans de navigation aérienne et des procédures complémentaires régionales » de la 12^{ème} Conférence de Navigation aérienne (AN Conf/12, Montréal, 19-30 novembre 2012), il était nécessaire d'aligner les domaines d'application des Plans régionaux de Navigation Aérienne (ANP) avec les domaines d'application de Procédures complémentaires régionales (SUPP). En conséquence, l'OACI avait été chargée de développer et de faire circuler les propositions d'amendements à apporter sur le plan de Navigation Aérienne qui seraient soumises à l'approbation du Conseil de l'OACI. L'alignement des domaines d'applicabilité des ANP et des SUPP intégrera chaque groupe régional de planification et de mise en œuvre (PIRG). Cela permettra aux États, aux PIRG et au Secrétariat de l'OACI de soutenir une application plus efficace de la méthode de mise à niveau par blocs du système de l'Aviation (ASBU) dans les régions respectives. Par conséquent, la réunion a examiné les changements qui en découlent pour certains États qui seront transférés de l'ANP de la Région Afrique -Océan Indien (AFI) (Doc 7474) aux ANP de la Région Moyen-Orient (MID) (Doc 9708) et de la Région Europe (Doc 9639). La réunion a pris note de la procédure d'amendement du plan de Navigation Aérienne de base et les FASID approuvée par le conseil de l'OACI.

2.2.1.4 La réunion a formulé le projet de conclusion suivant:

Projet de conclusion 10/2: Examen du Plan de navigation aérienne AFI

Il est conclu que

L'OACI devrait, après réception de la communication officielle des États, procéder à l'amendement du Doc 7474 Vol. I, ANP AFI - Liste des aérodromes internationaux, en conformité avec la procédure d'amendement de l'ANP de base approuvée par le Conseil

2.3 Le Programme Universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)

2.3.1 La réunion a reconnu que le programme universel des audits de supervision de la sécurité (USOAP) a incontestablement contribué à l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale par la promotion de la mise en œuvre systématique par les États des normes et pratiques recommandées de l'OACI liées à la sécurité. Le processus fondamental et testé au fil du temps d'identification des carences dans les audits de supervision de la sécurité, encourageant les États à élaborer et mettre en œuvre des plans pour corriger les déficiences et analyser les résultats de l'audit en vue de créer un guide pour les améliorations futures, est la pierre angulaire de la réussite de l'USOAP.

2.3.2. La réunion a apprécié l'évolution du programme USOAP à une méthode de surveillance continue (CMA) qui suivra les capacités de supervision de la sécurité des États sur une base continue et réalisera les diverses activités de l'USOAP sur base d'une analyse des risques de sécurité.

2.3.3 La réunion a examiné l'évaluation des résultats USOAP qui indiquent que pour tous les éléments cruciaux, du système de supervision de la sécurité d'un Etat (le domaine AGA inclus) le taux d'absence de mise en œuvre effective (LEI) dans la région AFI est sensiblement plus élevé que la moyenne mondiale et a formulé le projet de conclusion suivant:

Projet de conclusion 10/3: Le Programme Universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)

Il est conclu que:

- a) **Afin de réaliser une meilleure LEI des différents éléments cruciaux, les États devraient veiller à ce que les inspecteurs d'aérodrome soient bien formés, y compris la formation professionnelle sur un poste de travail, la formation**
- b) **spécialisée, la formation de recyclage, etc. pour s'acquitter efficacement de toutes les fonctions de supervision de la sécurité;**
- c) **Pour les États de l'ASECNA, là où il y a des occasions où plusieurs responsabilités des exploitants d'aérodrome sont partagées entre plusieurs entités, l'Etat concerné doit identifier et désigner clairement l'entité qui doit être certifiée et qui devra détenir le certificat d'aérodrome au nom de tous les autres. Le détenteur du certificat d'aérodrome doit donc avoir la responsabilité sur l'activité des autres entités; et**

- d) l'OACI devrait envisager de publier, pour utilisation par les Etats, un document/manuel de guide sur la conduite d'études aéronautiques et l'utilisation des résultats des études aéronautiques pour l'évaluation des demandes de dérogation.**

2.4 Programmes de sécurité des pistes

2.4.1 La réunion a noté que les programmes de sécurité de piste devraient reposer sur la gestion de la sécurité inter-organisations y compris la création d'équipes locales de sécurité de piste qui portent sur la prévention et l'atténuation des sorties de piste, des incursions sur piste et autres événements liés à la sécurité de piste.

2.4.2 La réunion a noté avec satisfaction le fait qu'un Symposium mondial de sécurité de piste (GRSS) s'est tenu à Montréal, Canada, du 24 au 26 mai 2011. Le colloque a été un premier pas important dans la coordination d'un effort mondial pour améliorer la sécurité de piste en identifiant ce qu'un État peut faire pour améliorer la sécurité piste, y compris la détermination d'un cadre commun pour l'amélioration de la sécurité de piste. Lors du symposium, des questions importantes relatives à la sécurité de piste ont été identifiées. La GRSS recommandait la tenue des séminaires de sécurité de la piste (RRSS) au niveau régional et jusqu'ici il y a eu deux RRSS dans la Région AFI, la première a eu lieu au Cap, Afrique du Sud les 29 et 30 octobre 2012 tandis que le second a eu lieu en avril 10-12 à Agadir, Maroc. D'une façon générale, les résultats et les recommandations des deux réunions étaient que les États sont encouragés à créer des équipes de la sécurité de piste (RST).

2.4.3 Pendant ces conférences régionales sur la sécurité de piste, l'ACI s'est engagé à soutenir les Etats AFI en offrant une formation gratuite liée au SMS et aux notions de base de l'annexe 14 de l'OACI, et en particulier la signalisation et le marquage des aérodromes. L'ACI s'est ensuite engagée à faciliter le partage des connaissances et informations. En outre, l'ACI a promu, dans un premier temps, l'idée d'auto-évaluation pour se préparer à la Certification d'aérodrome suivant les Normes de l'annexe 14. CANSO, quant à elle, s'est engagé à faciliter la communication avec l'ATC afin d'obtenir leur engagement et de fournir la documentation nécessaire. Comme un programme réussi de RST exige que toutes les parties prenantes coopèrent d'une manière collaborative, l'OACI s'est engagée à élaborer un manuel d'équipes de sécurité de piste.

2.4.4 La réunion a été informée que, en guise de suivi, le Bureau régional ESAF collabore avec AVIASSIST et l'agence régionale de supervision de la sécurité et de la sureté (CASSOA) pour la communauté est-africaine (EAC) dans le but de tenir un séminaire sur la sécurité de piste à Entebbe, du 4 au 8 novembre 2013. Le programme du séminaire inclura la mise en place d'une équipe de sécurité de piste à l'aéroport International d'Entebbe et les participants des cinq États partenaires de l'EAC sont censés établir les RST dans leurs États respectifs.

2.4.5 La réunion a été informée que, en guise de suivi, le Bureau régional de l'OACI ESAF collabore avec AVIASSIST et l'agence régional de supervision de la sécurité et de la sureté de l'Aviation civile (CASSOA) pour l'Afrique orientale (EAC) pour tenir un séminaire sur la sécurité de piste à Entebbe, du 4 au 8

novembre 2013. Le programme du séminaire inclura la mise en place d'une équipe de sécurité de piste à l'aéroport International d'Entebbe et les participants des cinq États partenaires EAC sont censés établir les RST dans leurs états respectifs.

2.4.6 La réunion a estimé que pour que les RST soient efficaces et rentables, ils doivent comprendre au moins ce qui suit:

- exploitants d'aérodrome;
- services de la navigation aérienne;
- compagnies aériennes;
- pilotes;
- représentant de l'aviation général (en cas de besoin);
- autorité de réglementation;
- Base militaire (en cas de besoin);
- services assistance (de-enneigement, commissariat, d'assistance au sol, etc.);
- fournisseurs de services d'intervention d'urgence fournisseurs; et
- experts en la matière (sur invitation).

2.4.7 La réunion a convenu que les RST devraient être hébergés par l'exploitant de l'aéroport et l'ordre du jour de la réunion devrait au minimum inclure:

- une mise à jour des recommandations antérieures;
- nouveaux dangers et conséquences;
- évaluation des risques des conséquences; et
- recommandations proposées pour gérer le risque.

2.4.8 La réunion a par conséquent formulé le projet de conclusion suivant:

Projet de conclusion 10/4 : Programmes de sécurité des pistes

Il est conclu que :

- a) **Les États devraient veiller à ce que tous les aérodromes internationaux établissent des RST; et**
- b) **Les équipes de la sécurité de piste établies devraient être mandatés pour surveiller adéquatement les incidents et accidents dus à l'incursion et à la sortie de piste, et proposer des mesures proactives d'atténuation.**

2.5 Concept de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU)

2.5.1 La réunion a été informée du contenu du Plan Mondial de la Navigation Aérienne (GANP) (Doc 9750) qui présente le concept de mise à niveau par blocs du système de l'Aviation de l'OACI (ASBU) et le support technologique de la feuille de route basée sur un horizon glissant de quinze ans. La réunion a aussi noté que bien que le GANP ait une perspective mondiale, il n'est pas prévu que tous les modules de l'ASBU soient appliqués dans le monde entier. Certains des modules de l'ASBU dans le GANP sont des groupes spécialisés qui devraient s'appliquer lorsque les exigences opérationnelles spécifiques ou des prestations correspondantes l'exigent. L'importance est la nécessité pour chacun des modules d'être à la fois souple et évolutif au point où leur application pourrait être géré par le biais de n'importe quel ensemble de plans régionaux et toujours tirer parti des avantages escomptés. La base préférentielle pour le développement des modules s'appuie sur les applications pouvant être flexibles pour s'adapter à de nombreux besoins régionaux comme une alternative aux faits prescrits comme une application unique pour tous. Malgré cela, il est clair que beaucoup des modules développés dans les mises à niveau par blocs ne seront pas nécessaires pour gérer la complexité de la gestion du trafic aérien dans de nombreuses régions du monde.

2.5.2 En particulier, la réunion a pris note de la recommandation 6/1 de l'AN-Conf/12, ainsi que l'issue de la réunion de coordination des PIRG-RASG qui s'est tenue en mars 2013, appelant les PIRG d'élaborer les plans d'action régionaux pour ASBU avant mai 2014. Les plans d'action doivent contenir :

- a) les priorités et les dates cibles pour les modules du Bloc 0 de l'ASBU;
- b) l'identification des défis de la mise en œuvre; et
- c) la détermination des indicateurs/mesures de la mise en œuvre et des avantages

2.5.3 La réunion a mis en place un groupe de travail pour élaborer des catégories et des priorités de modules du Bloc 0 de l'ASBU pour la Région AFI dans le domaine de l'exploitation d'aéroports et une série connexe de formulaires de compte-rendu de navigation aérienne (ANRF) pour les modules du Bloc 0, avec des objectifs, des cibles, et des défis de performance, des dates de mise en œuvre ainsi que les facteurs de mesure des avantages.

2.6 Programme d'Excellence d'Aéroport (APEX)

2.6.1 Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion a noté que le Programme APEX en sécurité est une initiative de l'ACI annoncée au Symposium mondial de l'OACI sur la sécurité de pistes qui s'est tenu à Montréal en mai 2011 et dont l'objectif principal est d'aider les exploitants d'aéroports à améliorer le niveau de sécurité et de conformité aux normes et pratiques recommandées de l'OACI. Le programme APEX en sécurité a été lancé en septembre 2011, par une revue de sécurité pilote effectuée à Lomé (Togo). Après cette première mission réussie et avant la fin de l'année 2012, cinq autres revues de sécurité pilotes ont été effectuées, couvrant quatre régions, à savoir l'Afrique, l'Asie-Pacifique, l'Europe et l'Amérique latine.

2.6.2 La procédure du programme APEX en sécurité repose sur le mémorandum de coopération (MoC) entre l'OACI et l'ACI à fournir un cadre pour atteindre conjointement le niveau le plus élevé possible de sécurité dans les aéroports du monde entier.

2.6.3 Le programme APEX en sécurité est fondé sur les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 14 de l'OACI et les meilleures pratiques de l'ACI. Elle se présente sous la forme d'un processus de revue par les pairs appelé Revue de la sécurité, qui comprend une auto-évaluation du niveau de sécurité, une analyse des écarts, des solutions recommandées et l'élaboration d'un plan d'action après une visite sur le terrain à un aéroport (l'«aéroport hôte») qui a demandé une assistance pour améliorer son niveau de sécurité. Le programme APEX offre une opportunité unique aux aéroports pour évaluer le niveau réel de la sécurité d'une manière non-punitif et totalement inclusive, tout en s'assurant que leurs besoins en matière de sécurité sont pris en considération et que des solutions appropriées sont élaborées. Les aéroports qui font l'objet d'une revue bénéficient des meilleures pratiques de l'ACI, de l'expertise opérationnelle d'aéroports pairs et d'autres partenaires du programme, ainsi que de la contribution de l'OACI. La réunion a ainsi formulé le projet de conclusion qui suit:

Projet de Conclusion 10/5: Programme d'Excellence d'Aéroport (APEX)

Il est conclu que les Etats:

- a) **Soutiennent les activités du programme APEX en sécurité sur les aéroports de la Région AFI;**
- b) **Encouragent les exploitants d'aérodrome de contacter l'ACI en vue de solliciter une assistance technique à travers le programme APEX; et recommandent aux exploitants d'aérodrome dans la Région AFI de participer aux activités des revues de la sécurité du programme APEX et échanger les informations sur la sécurité;**

- c) **Encouragent la mise en commun des compétences des Etats en vue d'effectuer des audits de certification des aérodromes, compte tenu du manque des ressources humaines disponibles au niveau national;**
- d) **Encouragent le partage d'expériences entre l'OACI, les Etats, les projets COSCAP et les organisations de supervision de la sécurité de l'aviation civile régionales; et**
- e) **Encouragent la participation de ces organisations dans le programme APEX.**

2.6.4 La réunion a noté avec appréciation que les activités menées au sein du COSCAP-UEMOA ont permis d'obtenir une vaste expérience dans la région et une connaissance parfaite des problèmes respectifs inhérents des Etats de la région. Il a été noté que la COSCAP-UEMOA continuera à fournir une assistance technique à tous les États membres de l'UEMOA et la Mauritanie. L'objectif étant de certifier à moyen terme les principaux aéroports internationaux des Etats concernés. Le programme établi à cet effet par la COSCAP-UEMOA couvre six phases, allant des cours de formation à la conduite des activités continues de supervision de la sécurité et de certification.

2.6.5 Dans le cadre de la coopération internationale, le COSCAP-UEMOA prend part à des missions conjointes d'assistance technique avec d'autres organisations (Bureau régional de l'OACI, EASA et la CAFAC). Aussi, à la demande de l'OACI, les inspecteurs du COSCAP-UEMOA prennent part à des missions d'assistance aux Etats qui ne sont pas membres du projet. Le COSCAP-UEMOA a également fourni à la CAFAC des inspecteurs dans le cadre du programme AFI-CIS. La réunion a aussi noté avec satisfaction que, dans le cadre de cette coopération internationale, le COSCAP-UEMOA est prêt à aider le programme APEX en mettant à la disposition de ce dernier les experts du projet.

2.7 Objectifs cibles de sécurité de haut-niveau - Conférence Ministérielle d'Abuja 2012

2.7.1 Sous ce point à l'ordre du jour, la réunion a noté que les Ministres en charge de l'aviation civile ont fait preuve d'une bonne volonté et de soutien politique à la Conférence Ministérielle sur la sécurité de l'aviation. Cela va aider d'une façon significative à mettre en œuvre la sécurité de l'aviation dans la Région AFI, à renforcer la supervision réglementaire et à améliorer la performance de la sécurité. Le soutien politique démontré au cours de la Conférence, est considéré comme un facteur très important pour atteindre les objectifs cibles de sécurité dans les délais indiqués dans le Plan d'Action sur la sécurité de l'aviation civile en Afrique. Pour systématiquement et efficacement atteindre les objectifs susmentionnés en sécurité, la Conférence a élaboré un Plan d'Action sur la sécurité de l'aviation en Afrique pour suivre et évaluer l'état d'avancement des diverses questions, recommandations et initiatives. Eu égard de ce qui précède, la réunion a formulé le projet de conclusion suivant:

Projet de Conclusion 10/6: Objectifs cibles de sécurité de haut-niveau - Conférence Ministérielle d'Abuja 2012

Il est conclu qu'il soit:

- a) **Demandé instamment à tous les États membres de la Région AFI de suivre strictement le plan d'action proposé par la Conférence Ministérielle pour la mise en œuvre des objectifs cibles de sécurité relatifs au domaine AGA, conformément aux délais fixés; et**
- b) **Recommandé aux États AFI de fournir des informations/une rétroaction sur l'état de mise en œuvre des objectifs cibles de sécurité pour permettre aux Bureaux Régionaux de l'OACI de suivre l'état de mise en œuvre.**

2.8 Examen du Mandat du sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG) à l'appui des objectifs stratégiques de l'OACI

2.8.1 Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion a examiné le mandat et le programme future du sous-groupe AOP dans le but d'incorporer toutes les activités appuyant les objectifs stratégiques de l'OACI. La réunion a modifié le point 1.3 du mandat pour inclure la contribution du sous-groupe au concept ASBU, la conception et la planification d'aérodromes ainsi que la sécurité de pistes.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Prendre note du rapport de la dixième réunion du sous-groupe planification opérationnelle d'aérodrome, tel qu'il est présenté dans cette note de travail et;
- b) Examiner et adopter les projets de conclusion susmentionnés de la réunion du groupe AOP/SG/10

-FIN-