

RAPPORT AOP/SG/6



**RAPPORT DE LA SIXIEME REUNION DU
SOUS-GROUPE DE PLANIFICATION OPERATIONNELLE
D'AERODROME (AOP/SG/6) DU GROUPE DE PLANIFICATION ET DE
MISE EN OEUVRE POUR LA REGION AFI (APIRG),**

(Nairobi, 11 – 13 Mai 2005)

Préparé par le Secrétariat du Sous-Groupe AOP Mai 2005

J:\AOP SG 6\AOPSG6-RAPPORT.doc

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, zones, leurs frontières ou leurs limites.

(i)

LISTE DES ABREVIATIONS

Les abréviations et les acronymes utilisés par l'OACI figurent dans le document intitulé « Procédures pour les Services de Navigation Aérienne – Abréviations et Codes de l'OACI (Doc 8400) », le Vocabulaire de l'Aviation Civile Internationale (Doc 9294) et autres documents appropriés sur la terminologie. Ceux énumérés ci-après ont été choisis en raison de leur rapport avec les activités du Sous-Groupe de Planification Opérationnelle (AOP/SG) et/ou sont fréquemment utilisés dans le présent rapport en vue d'en faciliter la lecture.

A) Abréviations contenues dans le Tableau AOP

A1 : Généralités

RFFS	Service requis dans le cadre du sauvetage et de lutte contre l'incendie ;
APP	Service de contrôle d'approche;
TWR	Tour de contrôle d'aérodrome ;
ATIS	Service automatique d'information de région terminale;
AFIS	Service d'information de vol d'aérodrome ;
RWY N0	Numéro d'identification de piste;
RCCR	Code de référence d'aérodrome pour les caractéristiques physiques ;
RWY TYPE	NINST (Piste à vue); NPA (Piste avec approche classique) ; PA (Piste avec approche de précision) : PA1 (Piste avec approche de précision, catégorie 1) ; PA2 (Piste avec approche de précision, catégorie 2) ; PA3 (Piste avec approche de précision, catégorie 3)
TWY	Voie de circulation;
RWY	
LENGTH	Longueur de piste ;
PAVEMENT	
STRENGTH	Résistance de la chaussée (avion critique)

A2: Aides de radionavigation

GNSS	Système mondial de navigation par satellite ;
ILS	Système d'atterrissage aux instruments ;
VOR	Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence ;
NDB/L	Radiophare non-directionnel/ radiobalise LF/MF ;

A3 : Aides lumineuses

PA	Approche de précision X (c.à.d. indiqué par 1, 2, 3 si la catégorie diffère de celle de la piste) ;
SA	Dispositif lumineux d'approche simplifié ;

(ii)

VA	Indicateur visuel de pente d'approche (indiqué par 'L' si PAPI, ou T-VASIS « S » si PAPI ou APAPI) ;
RWY	Balisage lumineux de bord, de seuil ou d'extrémité de piste ;
CLL	Balisage lumineux d'axe de piste ;
TDZ	Balisage lumineux de zone de toucher des roues ;
TE	Balisage lumineux de bord de voie de circulation ;
TC	Balisage lumineux axial de voie de circulation ;
STB	Balisage lumineux de barre d'arrêt ;
B	Phare d'identification d'aérodrome ;

A4 : Marques d'identification

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

A5 : Portée visuelle de piste

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

B) : Autres abréviations

AFI	Région Afrique-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	Région Afrique orientale et australe;
WACAF	Région Afrique occidentale et centrale;
APIRG	Groupe de planification et de mise en oeuvre pour la région AFI ;
AOP/SG	Sous-Groupe de Planification Opérationnelle d'aérodromes.
NLA	Nouveaux Avions de Plus Grandes Dimensions

TABLE DES MATIERES

Date et lieu de la réunion	1
Bureau et Secrétariat	1
Ordre du jour.....	1
Participation.....	2
Langues de travail.....	2
Rapport.....	2
Liste des projets de conclusions.....	3
Liste d'anciennes conclusions encore en vigueur.....	3
Point 1 de l'ordre du jour : Suite donnée aux Conclusions et Décisions de la 14 ^{ème} 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 : Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI – Approche élargie du système	3-1
Point 4 de l'ordre du jour : Suite donnée aux prescriptions spécifiques de l'Annexe 14	4-1
4.1 Certification des aérodromes :	
4.2 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie :	
4.3 Amendement N0. 7 de l'Annexe 14, Volume I :	
Point 5 de l'ordre du jour : Examen du Rapport de l'Equipe de Travail sur les Nouveaux Avions de Plus Grandes Dimensions (NLA)	5-1
Point 6 de l'ordre du jour : Divers.....	6-1

LISTE DES APPENDICES :

APPENDICE A : **Liste des participants de la 6^{ème} réunion du Sous-Groupe AOP (Nairobi, 11 – 13 Mai 2005)**

PREMIERE PARTIE – DEROULEMENT DE LA REUNION

1. DÉROULEMENT DE LA REUNION

1.1 Date et lieu de la réunion

1.1.1 La sixième réunion du Sous-Groupe de Planification Opérationnelle d'Aérodrome (AOP/SG/6) s'est tenue du 11 au 13 Mai 2005 dans la salle de conférences du Bureau Régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe à Nairobi.

1.2 Bureau et Secrétariat

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

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

1.2.3 La réunion a été ouverte par Monsieur Lot Mollel, Directeur Régional du Bureau de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe.

1.3 Ordre du jour

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

Point 1 de l'ordre du jour : Suite donnée aux Conclusions et Décisions de la 14^{ème} réunion d'APIRG .

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

Point 3 de l'ordre du jour : Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité – Approche élargie du système

Point 4 de l'ordre du jour : Suite donnée aux prescriptions spécifiques de l'Annexe 14 :

- 4.1 Certification des aérodromes
- 4.2 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie
- 4.3 Amendement No. 7 de l'Annexe 14, Volume I

Point 5 de l'ordre du jour : Examen du Rapport de l'Equipe de Travail sur les Nouveaux Avions de Plus Grandes Dimensions (NLA)

Point 6 de l'ordre du jour : Divers.

Participation

1.3.1 Ont assisté aux assises, trente-un (31) participants représentant onze (11) Etats et trois (3) organisations internationales, en l'occurrence l'ASECNA, l'IATA, et l'IFALPA.

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

1.4 Langues de travail

1.4.1 Les discussions se sont déroulées en Anglais et en Français avec interprétation simultanée. La prestation des services linguistiques était assurée par des interprètes indépendants.

1.5 Rapport

1.5.1 Le rapport de la 6^{ème} réunion du Sous-Groupe AOP a été adopté par la réunion le 13 Mai 2005. Conformément au Manuel de Procédure d'APIRG, le Sous-Groupe a consigné ses actions sous forme de projets de conclusions , de projets de décisions et de décisions ayant la signification suivante :

Projet de conclusion

1.6.2 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.

Projet de décision

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

Décisions

1.6.4 Le cas échéant, le Sous-Groupe prend des décisions sur des questions uniquement internes.

1.7 Liste des Projets de Conclusions

- Projet de conclusion 6/1 : Transmission de comptes rendus d'impacts d'oiseaux à l'OACI**
- Projet de conclusion 6/2 : Mise à l'épreuve des exercices d'urgence à grande échelle**
- Projet de conclusion 6/3 : Actualisation du Tableau AOP - 1 du FASID AFI**
- Projet de conclusion 6/4 : Programme d'audits de l'OACI – approche élargie du système**
- Projet de conclusion 6/5: Mise en oeuvre du système de certification d'aérodrome**
- Projet de conclusion 6/6 : Sauvetage et lutte contre l'incendie**
- Projet de conclusion 6/7 : Impact des avions NLA**
- Projet de conclusion 6/8 : Participation ininterrompue aux réunions du Sous-groupe AOP**

DEUXIEME 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 14^{ème} réunion d'APIRG concernant les services d'aérodrome :**1.1. Généralités**

1.1.1 La sixième réunion du Sous-Groupe de Planification Opérationnelle d'Aérodrome (AOP/6) a examiné les Conclusions et les Décisions de la 14^{ème} réunion d'APIRG relatives aux progrès réalisés et à l'état de mise en œuvre des services d'aérodrome dans le région AFI. La réunion a entériné le fait que la non-mise en œuvre de ces installations et services affecte négativement la sécurité de l'exploitation aérienne et a mis un accent particulier 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 déjà relevées dans le domaine AOP en région AFI.

1.2 Lutte contre le risque aviaire

1.2.1 La réunion a noté que, comme suite à la Conclusion 14/1 de la quatorzième réunion d'APIRG, certains Etats ont fait des efforts substantiels dans la lutte contre le péril aviaire et est donc convenue que les ateliers organisés par les Bureaux Régionaux ESAF et WACAF de l'OACI ont atteint les résultats escomptés. Cependant, là où des progrès significatifs n'ont pas été observés, la réunion a noté qu'une des raisons principales à la base de cette omission réside dans la mise en œuvre de mesures qui ont été prises sans les études ornithologiques et environnementales appropriées.

1.2.2 La réunion a admis que les mesures destinées à la lutte contre le péril aviaire doivent être de nature globale et que si l'on veut aboutir aux résultats escomptés, il est nécessaire d'adopter la méthode des activités d'ensemble. Il a également été convenu que, pour que ce genre de mesures soient efficaces, tous les intéressés devraient coordonner leurs efforts étant donné que les avantages tirés des ressources investies ne se manifestent pas toujours, surtout au commencement, ce qui conduirait en une mobilisation des ressources insuffisantes.

1.2.3 En outre, il a été convenu que la collecte et l'analyse de tous les impacts d'oiseaux ainsi que la notification de ces derniers au système IBIS de l'OACI sont absolument indispensables étant donné qu'il n'y a pas d'impact d'oiseau qui soit trop bénigne pour être ignoré. Par ailleurs, il a été porté à l'attention de la réunion que, dans le texte de l'amendement No. 7 de l'Annexe 14, Volume I qui sera applicable à partir du 24/11/2005, la pratique recommandée en la matière a été élevée au rang de norme.

1.2.3 Compte tenu de ce qui précède, la réunion a réitéré la pertinence de la Conclusion formulée par la cinquième réunion du Sous-Groupe AOP et qui, par la suite, fut approuvée par APIRG/14 dans les termes ci-dessous :

APIRG/14 CONCLUSION 14/1 – LUTTE CONTRE LE RISQUE AVIAIRE**IL EST CONCLU :**

- a) **QUE LES ETATS CONFRONTES AUX PROBLEMES DU PERIL AVIAIRE MENENT 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 COUT/EFFICACITE.

- b) QUE LES EXPLOITANTS D'AERONEFS SOIENT ENCOURAGES A FAIRE DES COMPTES RENDUS DE TOUS LES IMPACTS D'OISEAUX A L'EXPLOITANT DE L'AEROPORT.**

Le Sous-Groupe (AOP/6) a aussi formulé sa conclusion 6/1 comme suit :

PROJET DE CONCLUSION 6/1 – TRANSMISSION DE COMPTES RENDUS D'IMPACTS D'OISEAUX A L'OACI

IL EST CONCLU QUE LES ETATS S'ASSURENT QUE TOUS LES IMPACTS D'OISEAUX (PEU IMPORTE LA TAILLE DE L'OISEAU) SOIENT NOTIFIES A L'OACI POUR INCLUSION DANS LA BASE DE DONNEES DU SYSTEME IBIS.

1.3 Services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS)

1.3.1 La réunion AOP/SG/6 a pris note du point de vue exprimé par la quatorzième réunion d'APIRG, notamment au sujet des progrès substantiels accomplis dans la mise en œuvre des prescriptions du Plan de Navigation Aérienne AFI et de l'Annexe 14, Volume 1, en ce qui concerne les services RFFS et en raison de la création continue des autorités aéroportuaires autonomes et de la participation progressive du secteur privé à la propriété des aéroports. La réunion a cependant reconnu qu'il existait encore beaucoup de carences à plusieurs aéroports, particulièrement les aéroports situés près de grandes étendues d'eau ou de zones marécageuses et qui n'ont rien prévu de spécifique pour la lutte contre l'incendie et le sauvetage dans pareil environnement. Cette question a fait l'objet de discussions additionnelles sous le point 4 de l'ordre du jour.

1.4 Plan d'urgence d'aérodrome (AEP)

1.4.1 La réunion a fait remarquer que, comme suite à la conclusion 14/3 de la 14^{ème} réunion d'APIRG, plusieurs Etats avaient déjà procédé à la désignation d'un coordonnateur national. Il a cependant été noté que des cas de mise en œuvre insuffisante de cette exigence avaient continué d'exister. En effet, plusieurs aéroports ne sont toujours pas dotés d'un plan d'urgence ; quelques-uns disposent de plans d'urgence en désuétude ; d'autres encore possèdent des plans qui n'ont jamais été mis à l'essai. La réunion a échangé des discussions approfondies là-dessus et s'est accordée sur le fait que le niveau de mise en œuvre de cette exigence dans la région s'avérait insuffisant. A la suite des ateliers organisés par les Bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, un certain nombre d'Etats ont pu mettre en place leurs plans d'urgence AEP. Cependant, toujours est-il que des irrégularités telles que celles qui sont citées ci-dessous sont encore observées :

- a) Certains plans d'urgence (AEP) ont été empruntés de quelque part ailleurs sans qu'il soit dûment tenu compte des réalités des Etats dans lesquels ces AEP allaient servir ;

- b) Plusieurs autres plans AEP ont été isolément façonnés par un individu, puis imposés purement et simplement aux autres partenaires ;
- c) Il n'y a pas eu suffisamment de sensibilisation parmi les partenaires, tout particulièrement ceux qui ne sont pas basés aux aéroports ;
- d) Certains Etats disposent des AEP non-mis à jour régulièrement ; Certains Etats encore possèdent des plans qu'ils n'ont jamais testés comme il se doit.

1.4.5 Concernant la question d'enlèvement des aéronefs accidentellement immobilisés, la réunion a été informée par le Ghana de la disponibilité, à Accra, d'un équipement d'enlèvement pour le Boeing 747-400 ainsi que d'une équipe d'agents RFF formés et diplômés en matière d'enlèvement et pouvant être mobilisés dans les plus brefs délais. Ces agents ont déjà réalisé, avec succès, des opérations d'enlèvement à cinq aéroports de la région au cours des deux dernières années. Les Etats qui en éprouvent éventuellement le besoin pourraient contacter les autorités ghanéennes.

1.4.6 La réunion a également noté que la plupart des soi-disant exercices AEP à grande échelle effectués en vue de satisfaire les besoins de l'Annexe 14 n'étaient, en réalité, rien que de simples exercices d'extinction du feu de bois. Plusieurs de ces exercices ne sont suivis ni de critique minutieuse, ni d'information en retour à des fins de mise à jour et d'amélioration des AEP. En conséquence, la réunion a réaffirmé la conclusion 12/6 d'APIRG/12 qui est libellée comme suit :

CONCLUSION 12/6 – PLANIFICATION D'URGENCE AUX AERODROMES

IL EST CONCLU QUE :

- a) **LES ETATS ETABLISSENT DES PLANS D'URGENCE POUR TOUS LES AERODROMES INTERNATIONAUX QUI SOIENT ADAPTES AUX TYPES D'EXPLOITATION POUR LESQUELS L'AERODROME EST UTILISE ET EN INFORMENT LE BUREAU REGIONAL DE L'OACI COMPETENT ;**
- b) **LES ETATS PROCEDENT A DES EXERCICES DE MISE A L'EPREUVE DU PLAN EN SE CONFORMANT AUX INTERVALLES SPECIFIES DANS L'ANNEXE 14, VOLUME 1 (TOUS LES DEUX ANS EN CAS D'EXERCICE A GRANDE ECHELLE ET CHAQUE ANNEE EN CAS D'EXERCICE A PETITE ECHELLE) ET EN COMMUNIQUENT LES RESULTATS AU BUREAU DE L'OACI SITUE DANS LEUR ZONE D'ACCREDITATION ;**
- c) **EN APPLICATION DES DISPOSITIONS DE L'ANNEXE 14, VOLUME 1, LES ETATS S'ASSURENT CONSTAMMENT DE LA VALIDITE DE LEUR PLAN D'URGENCE ;**
- d) **LES BUREAUX REGIONAUX DE L'OACI POURSUIVENT LEUR PROGRAMME D'ASSISTANCE AUX ETATS DANS LA MISE EN PLACE DES PLANS D'URGENCE AUX AERODROMES ;**

- e) **L'OACI CONTINUE SON PROGRAMME D'ORGANISER DES ATELIERS, SUR LA PLANIFICATION D'URGENCE AUX AERODROMES, DANS LES BUREAUX REGIONAUX, MAIS AUSSI A L'INTERIEUR DES ETATS OU GROUPES D'ETATS QUI EN ONT EXPRIME LE BESOIN.**

Le Sous-Groupe a également jugé utile de formuler le projet de conclusion qui suit :

PROJET DE CONCLUSION 6/2 – MISE A L'EPREUVE DES EXERCICES D'URGENCE A GRANDE ECHELLE

IL EST CONCLU QUE, LORSQU'UN ETAT A L'INTENTION DE PROCEDER A L'EPREUVE D'UN EXERCICE D'URGENCE A GRANDE ECHELLE, CET ETAT NE DEVRAIT PAS PERDRE DE VUE L'AVANTAGE QU'IL Y A D'Y INVITER L'OACI AINSI QUE D'AUTRES ETATS POUR SERVIR DE TEMOINS DE L'EVENEMENT ET ASSISTER EN SESSION D'EVALUATION.

1.4 Certification des aérodromes

1.4.1 La réunion a abondé dans le sens de l'avis exprimé par APIRG/14 selon lequel très peu de progrès avaient été accomplis dans la mise en œuvre de l'exigence de certification des aérodromes, tout en sachant que la norme de l'Annexe 14 qui en sanctionne l'application était entrée en vigueur le 27 Novembre 2003. Cette anomalie est toujours constatée après que les Bureaux ESAF et WACAF de l'OACI aient organisé des ateliers de formation du personnel appelé à intervenir dans le processus de certification. Des discussions plus élargies sont consacrées au présent sujet dans le cadre de l'examen du point 4 de l'ordre du jour.

1.5 Incidences des nouveaux avions de plus grandes dimensions (NLA) dans la région AFI

1.5.1 La réunion a reconnu le fait que le développement et la construction de l'Airbus A380 sont déjà un fait accompli et que le premier vol d'essai a eu lieu le 28 Février 2005. Il a été noté que l'OACI a publié une circulaire sur l'exploitation des nouveaux avions de plus grandes dimensions aux aérodromes et qui contient des éléments indicatifs permettant d'entreprendre des études aéronautiques nécessaires à la préparation des aérodromes du code E qui prévoient d'accueillir les avions du code F sans compromettre la sécurité.

1.5.2 La réunion a été informée que, dans le but de permettre l'introduction des avions NLA aux aérodromes existants, plusieurs autorités d'aviation civile en Europe ont dû entreprendre des études appropriées. Le Groupe AACG sur la compatibilité des aéroports pour l'exploitation de l'Airbus A380 (composé de l'Allemagne, la France, le Royaume des Pays-Bas et le Royaume Uni) a été mis en place en vue de s'assurer que les recommandations et d'autres éléments indicatifs sont formulés d'une façon coordonnée. En fin d'année 2002, ce Groupe a, de commun accord, sorti un document envisageant les possibilités d'une exploitation sûre et harmonisée de l'Airbus A380 sur les aérodromes actuels qui ne satisfont pas les exigences du code F. En outre, la conférence européenne de l'aviation civile (ECAC) a créé un site d'internet portant sur un certain nombre d'études aéronautiques très détaillées. L'adresse du site est : www.ecss.org/nla-forum

1.5.3 Une fois de plus, la question des aérodromes de dégagement des NLA a été évoquée. La réunion a reconnu que les aérodromes de dégagement, tout comme les aérodromes de destination, devraient répondre aux conditions minimales requises pour accueillir les avions NLA. Pour ce qui est des aérodromes du code E ne remplissant pas les conditions requises du code F, des études aéronautiques devraient être effectuées. Ce genre d'études pourrait conduire, provisoirement, à l'assouplissement de procédures applicables à l'exploitation des NLA.

1.5.4 Cette affaire est traitée plus en détail au titre du point 4 de l'ordre du jour.

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

2.1 Après qu'il eût terminé l'examen de la liste des carences, le Sous-Groupe s'est mis à prendre note des efforts déployés par le Secrétariat grâce aux diverses sources disponibles pour actualiser cette liste. Il a également encouragé le Secrétariat à faire le suivi des 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 a souligné la nécessité pour les Etats d'informer systématiquement le Secrétariat quant aux mesures rectificatives prises et de donner suite à la correspondance du Secrétariat pour la validation des carences identifiées sur le territoire de ces Etats afin que cette liste puisse être mise à jour et que ses données soient rendues fiables.

2.2 Le Sous-Groupe a, en plus, noté avec satisfaction les efforts fournis par certains Etats en vue de remédier aux carences en dépit de la modicité des ressources et est convenu que ces efforts soient encouragés et poursuivis. Toutefois, il reste encore beaucoup à faire étant donné que la liste des carences n'a pas été sensiblement réduite. Au contraire, en raison de l'introduction de la nécessité de certification des aérodromes que plusieurs Etats n'ont pas mis en œuvre, cette liste s'est agrandie.

2.3 A ce sujet, le Sous-Groupe a été 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. La réunion est d'avis qu'un accent particulier devrait être placé sur les carences les plus courantes et persistantes, notamment le manque de clôtures convenables aux aérodromes, l'absence du plan d'urgence d'aérodrome dûment approuvé, régulièrement évalué et mis à jour, le manque du programme de lutte contre le péril aviaire, l'instabilité de l'énergie électrique principale et de secours et son impact qui consiste en la non – disponibilité du balisage lumineux et des aides radio de l'aérodrome.

2.4 Au nombre des causes identifiées par la réunion en ce qui concerne les carences persistantes, il faut mentionner le manque de ressources financières pour certains Etats, l'absence d'autonomie financière et/ou d'autonomie de décision pour les Etats qui ont créé de entités autonomes, une approche inadaptée dans la mise en œuvre des mesures correctives par suite du manque d'experts et de personnel qualifié, ainsi que du manque de programme de sensibilisation pour tous les partenaires, y compris les plus hautes autorités.

2.5 S'agissant de la clôture d'aérodrome, il a été convenu que les Etats ne devraient pas nécessairement recourir à des solutions très chères, qui exigent un budget colossal ; ils devraient également envisager des solutions moins chères qui sont adaptées à leur situation financière et pouvant couvrir, en tout ou en partie, le coût de la clôture. Il a également été reconnu que, dans certains cas, des clôtures de petit calibre disposant d'une route périphérique pour des patrouilles, des signaux identificateurs des zones réservées et destinées à augmenter la sensibilisation des populations avoisinantes, peuvent suffire

2.6 En ce qui concerne le risque aviaire, la réunion a souligné l'importance qu'il y a de tenir compte du péril aviaire pour l'aviation à tous les niveaux, c.à.d. pour la CAA, pour tous les partenaires basés à l'aérodrome et pour les populations avoisinantes. L'usage de tous les médias pour la sensibilisation du public en général, la nécessité de désigner, au sein de la CAA, quelqu'un comme responsable de toutes les questions ci-dessus, ainsi que la nécessité pour

chaque aéroport de créer un comité pour la lutte contre le risque aviaire et d'élaborer un programme de lutte contre le péril aviaire sur la base d'études ornithologiques et environnementales, tout cela a également été souligné.

2.7 En matière d'instabilité de l'énergie électrique principale, la réunion a estimé que les Etats qui ne l'ont pas encore fait devraient envisager la possibilité de négocier des arrangements de haut niveau avec les fournisseurs d'électricité pour que l'aéroport soit alimenté en énergie électrique à partir de deux sous-stations différentes au minimum. Des efforts particuliers devraient aussi être déployés par les exploitants d'aéroports pour assurer la disponibilité des installations fiables et de dimensions adéquates d'alimentation électrique de secours dotées de système automatique fixant les délais de commutation prescrits par l'Annexe 14, Volume 1.

2.8 A la suite de longs débats sur chacune des carences susmentionnées, le Sous-Groupe a réaffirmé la pertinence des conclusions 12/56, 12/57, 12/58 et 14/56 d'APIRG et a repris le texte de ces conclusions ci-dessous :

CONCLUSION 12/56 - STRATEGIES INSTITUTIONNELLES POUR DEBATTRE LE PROBLEME DES CARENCES DANS LE DOMAINE AOP AUX AERODROMES DE LA REGION AFI

IL EST CONCLU QUE LES ETATS QUI NE L'AURAIENT PAS ENCORE FAIT ENVISAGENT, AU MOMENT OPPORTUN, LA CREATION D'AUTORITES AERONAUTIQUES AUTONOMES EN TANT QUE STRATEGIE INSTITUTIONNELLE POUR OBVIER AUX CARENCES CONFORMEMENT A LA RECOMMANDATION 14/3 DE LA REUNION REGIONALE DE NAVIGATION AERIENNE AFI/7.

CONCLUSION 12/57 - APPROCHE COORDONNEE A LA RECHERCHE DES SOLUTIONS AUX PROBLEMES PERMANENTS

IL EST CONCLU QUE LA OU IL EXISTE DES PROBLEMES FLAGRANTS ET CONTINUS, L'OACI COORDONNE AVEC LES USAGERS (NOTAMMENT L'IATA ET L'IFALPA), AINSI QUE LES ETATS OU GROUPES D'ETATS EN VUE D'ARRETER UNE STRATEGIE IDOINE POUR ELIMINER LES CARENCES.

CONCLUSION 12/58 – APPROCHE SOUS-REGIONALE INTEGREE POUR L'ELIMINATION DES CARENCES

IL EST CONCLU QUE LES ETATS ENVISAGENT DE RECOURIR AUX GROUPEMENTS SOUS-REGIONAUX , LA OU IL EN EXISTE, POUR TROUVER DES SOLUTIONS COMMUNES A L'ELIMINATION DES CARENCES.

**APIRG/14 CONCLUSION 14/56 – ETABLISSEMENT D'AUTORITES
AUTONOMES**

**IL EST CONCLU QUE LORSQUE DES AUTORITES AUTONOMES
SONT CREEES, LES GOUVERNEMENTS DEVRAIENT VEILLER A CE
QU'ELLES SOIENT DOTEES D'UNE AUTONOMIE DE GESTION ET
D'UNE INDEPENDANCE FINANCIERE AFIN DE FACILITER
L'AFFECTATION ET LA MOBILISATION RAPIDE DES RESSOURCES
NECESSAIRES A L'ELIMINATION DES CARENCES DANS LES
SYSTEMES DE NAVIGATION AERIENNE.**

Le Sous-Groupe a lui aussi formulé la conclusion suivante :

**PROJET DE CONCLUSION 6/3 – ACTUALISATION DU TABLEAU AOP 1 DU
FASID AFI**

**IL EST CONCLU QUE TOUS LES ETATS MAINTIENNENT UNE
LIAISON REGULIERE AVEC L'OACI POUR PERMETTRE QUE DES
MISES A JOUR DU TABLEAU AOP-1 SOIENT EFFECTUEES
REGULIEREMENT TOUTES LES FOIS QUE DES CHANGEMENTS
SURVIENNENT.**

Point 3 de l'ordre du jour: Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité – Approche élargie du système

3.1 Il a été rappelé que, lors de la 33^{ème} Session de l'Assemblée en 2001, l'OACI a été mandatée pour l'expansion du programme universel d'audit de supervision de la sécurité de manière à couvrir, à compter de 2004, la Gestion du Trafic Aérien (Annexe 11) et les Aéroports (Annexe 14). Au cours des travaux préparatoires, l'on s'est rendu compte que cet élargissement ne pouvait pas être efficacement mis en application. Des difficultés de mise en oeuvre d'une partie limitée des activités aéronautiques sans traiter, de façon exhaustive, les procédures et pratiques connexes ont été mises en évidence. La 33^{ème} Assemblée a, par conséquent, recommandé que l'élargissement du programme puisse couvrir tous les domaines touchant à la sécurité dans toutes les Annexes.

3.2 La mise en oeuvre du nouveau mandat est présentement en cours d'exécution et deux documents importants ont été élaborés et transmis aux Etats. Il s'agit d'un questionnaire sur les activités d'aviation d'un Etat (SAAQ 2005) ainsi que des listes de vérification de conformité (CC) pour toutes les Annexes traitant des questions liées à la sécurité. Les Etats ont été invités à y répondre d'ici le 31 Mai 2005. Il leur a été demandé également d'y inclure les documents élaborés pour faciliter la mise en oeuvre des normes et pratiques recommandées internationales (SARPs) et maintenir un système efficace de supervision de la sécurité. Pour s'assurer que le questionnaire SAAQ et les listes de vérification CC seront complétés correctement, avec précision et en temps voulu, il a été demandé aux Etats de désigner des Coordinateurs Nationaux des Audits de la Sécurité. Un programme de formation de ces coordinateurs est déjà mis en place.

3.3 En ce moment, l'OACI procède à l'organisation des audits dont le but est de valider les renseignements fournis par l'Etat audité et d'évaluer sa capacité globale en matière de supervision de la sécurité, ce qui exige d'effectuer un audit de l'organisation, des processus, procédures et programmes établis et maintenus par l'Etat en vue de lui permettre de respecter ses engagements en matière de la supervision de la sécurité. Pour ce faire, il faudrait que les auditeurs fournis par les Etats aient été formés et certifiés capables de pourvoir l'assistance nécessaire aux experts-auditeurs de l'OACI. Toutefois, il a été souligné que les audits de l'OACI ne devraient pas remplacer les audits réguliers et improvisés que l'autorité chargée de la supervision est normalement appelée à exécuter. En ce qui concerne la formation des auditeurs, la réunion a noté que de nombreux Etats envisageaient la nomination des coordinateurs dans les domaines autres que le domaine AGA. Par contre, les membres du Sous-Groupe estimaient qu'il était plutôt nécessaire de retenir les auditeurs possédant des notions fondamentales en rapport avec le domaine AGA et qui ont acquis des connaissances approfondies de l'Annexe 14. La réunion a ensuite adopté le projet de conclusion ci-après:

PROJET DE CONCLUSION 6/4 – PROGRAMME D'AUDITS DE L'OACI – APPROCHE ELARGIE DU SYSTEME**IL EST CONCLU QUE :**

- a) L'OACI EXAMINE LA POSSIBILITE D'ASSURER LA FORMATION ET LA CERTIFICATION DES AUDITEURS DE LA SUPERVISION DE LA SECURITE DANS TOUTES LES DISCIPLINES**

COMPRENANT LE DOMAINE AOP QUI ONT AFFAIRE AU SYSTEME D'APPROCHE ELARGIE DANS LE CADRE DU PROGRAMME DES AUDITS ;

- b) LES ETATS QUI NE L'ONT PAS ENCORE FAIT PRENNENT DES DISPOSITIONS URGENTES POUR DONNER SUITE A LA DEMANDE DE L'OACI DE DESIGNER DES COORDINATEURS QUI CONVIENNENT A LA FORMATION D'AUDITEURS QUALIFIES.**

Point 4 de l'ordre du jour : Suite donnée à certaines dispositions spécifiques de l'Annexe 14**4.1 : Certification d'aérodrome**

4.1.1 Il a été porté à la connaissance de la réunion que les dispositions de l'Annexe 14, Volume I, prescrivant aux Etats de certifier leurs aérodromes utilisés pour les vols internationaux sont devenues applicables à partir du 27 Novembre 2003. Les principales démarches à observer aux fins de mettre en place un système de certification d'aérodrome ont été esquissées durant la réunion et se résument comme suit :

- a) Promulgation par les Etats d'une législation de base portant sur l'obligation de certification des aérodromes et identification de l'autorité réglementaire ayant les pouvoirs nécessaires pour faire respecter les règlements ;
- b) Promulgation ensuite des règlements et procédures applicables en matière de certification d'aérodrome ;
- c) Mise en œuvre des règlements et procédures, y compris le processus de demande de certification par les exploitants d'aérodrome ; examen et approbation des manuels d'aérodrome et exécution des inspections de certification sur terrain ;
- d) Accorder/refuser les demandes de certification.

4.1.3 La réunion a été informée des enquêtes initiées par les Bureaux régionaux de l'OACI à Dakar et à Nairobi qui ont démontré que le niveau de mise en œuvre de l'exigence de certification des aérodromes était relativement bas. En effet, plusieurs Etats ont introduit, à différents niveaux de leurs instruments juridiques nationaux, une exigence de certification d'aérodrome. Certains autres ont, en plus, promulgué un règlement sur la certification inspirée du modèle figurant dans le Manuel sur la Certification des Aérodromes (Doc 9774). Malheureusement, très peu d'Etats sont allés jusqu'au bout du processus et, effectivement, ont pu procéder à la certification de leurs aérodromes internationaux.

4.1.4 A la suite des échanges d'opinion et d'expérience parmi les participants représentant différents Etats, il est devenu clair que les raisons principales qui sont à la base d'un tel bas niveau de mise en œuvre étaient, entre autres, le manque d'expertise en la matière, l'absence d'une structure appropriée au sein de la DGAC pour traiter des questions relatives au processus de certification, le manque de personnel formé et en nombre suffisant pour instruire des dossiers et conduire les inspections préalables, l'absence d'un cadre et d'une méthodologie d'inspection, mais aussi le manque de dispositions réglementaires nationales en matière d'aérodrome applicables à certains domaines spécifiques tels que le sauvetage et la lutte contre l'incendie. La nécessité de séparer l'entité réglementation de l'entité exploitation aéroportuaire a également été soulignée.

4.1.5 La réunion a apprécié les efforts déployés par les Bureaux ESAF et WACAF de l'OACI qui ont continué d'assister les Etats par la convocation d'ateliers de formation organisés

conjointement avec la FAA à Praia, au Cap Vert et à Johannesburg pour la formation des inspecteurs d'aérodrome. La réunion a exprimé le vœu que de tels efforts puissent continuer et soient encouragés. La nécessité de la formation des exploitants d'aérodrome pour qu'ils soient en mesure de jouer pleinement leur rôle dans la certification d'aérodrome a été mis en relief.

4.1.6 D'autre part, la réunion n'a pas manqué d'apprécier les efforts faits au sein des entités régionales, telles que WAMEU, assistées par le Bureau de la Coopération Technique de l'OACI, ainsi que les efforts en cours de développement au sein de la Communauté Est-Africaine qui s'opèrent sous l'assistance de la FAA, avec pour objectif, le respect des exigences de certification des aérodromes. Ce type d'approche coopérative qui pourrait permettre de mobiliser les ressources bien limitées des Etats membres et faciliter ainsi l'élaboration des documents de référence sur le plan régional doit être encouragée et s'étendre à d'autres régions

4.1.7 A la lumière de ce qui précède, la réunion a réaffirmé la pertinence de la conclusion 14/4 d'APIRG/14 dont le texte est reproduit ci-dessous :

CONCLUSION 14/4 :

IL EST CONCLU QUE :

- A) LES ETATS QUI NE L'ONT PAS ENCORE FAIT PRENNENT DES DISPOSITIONS APPROPRIEES POUR ELABORER UN PLAN D'ACTION EN APPLICATION DE LA SPECIFICATION DU PARAGRAPHE 1.3 DE L'ANNEXE 14, VOLUME I RELATIVE A LA CERTIFICATION D'AERODROME ;**
- B) LES ETATS PRENNENT TOUTES LES DISPOSITIONS UTILES POUR QUE LE PERSONNEL QUI SERAIT IMPLIQUE DANS LE PROCESSUS DE CERTIFICATION D'AERODROME, TOUT PARTICULIEREMENT LES INSPECTEURS AT AUDITEURS D'AERODROME, REÇOIVE UNE FORMATION APPROPRIEE.**

Sur ces entrefaites, la réunion a élaboré le projet de conclusion suivant :

PROJET DE CONCLUSION 6/5 – MISE EN OEUVRE DU SYSTEME DE CERTIFICATION D'AERODROME

IL EST CONCLU QUE:

- a) LES ETATS ENVISAGENT L'ADOPTION DU SYSTEME DE GROUPEMENTS SOUS-REGIONAUX, S'ILS EXISTENT, POUR TRAITER LA QUESTION RELATIVE A LA CERTIFICATION D'AERODROME.**
- b) LES ETATS QUI NE L'ONT PAS ENCORE FAIT ENVISAGENT, DANS LA MESURE DU POSSIBLE, LA SEPARATION DES ACTIVITES**

D'ORDRE REGULATEUR ET L'AUTORITE AEROPORTUAIRE ET QUE, DANS LE CAS D'UNE ENTITE UNIQUE, LES DEUX FONCTIONS SOIENT REPARTIES DANS DEUX DEPARTEMENTS BIEN DISTINCTS ;

c) L'OACI POURSUIVE SON PROGRAMME D'ASSISTANCE AUX ETATS, NOTAMMENT EN ORGANISANT PLUS D'ACTIVITES DANS LE DOMAINE DE LA FORMATION, Y COMPRIS LA FORMATION SUR LES SYSTEMES DE GESTION DE LA SECURITE

4.2: Sauvetage et lutte contre l'incendie

4.2.1 Le Sous-Groupe a pris note du fait que les Bureaux Régionaux de Dakar et de Nairobi avaient effectué des évaluations périodiques des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie dans la région AFI et que ces évaluations avaient indiqué que la plupart des aérodromes internationaux sont dotés d'installations et de services appropriés.

4.2.2 Cependant, quelques aérodromes internationaux ont encore un niveau de protection inférieur à celui qui est requis. Cette carence a été accentuée par la suppression de la disposition visant à rabaisser la catégorie de protection sur la base du nombre de mouvements de l'avion critique et le manque de moyens financiers, notamment pour les petits aéroports où atterrissent quelques gros porteurs mais où le niveau de trafic reste relativement faible.

4.2.3 Il a été rappelé à la réunion qu'à compter du 1er Janvier 2005, le niveau de protection assuré à un aérodrome dans le cadre du service de sauvetage et de lutte contre l'incendie devrait correspondre à la catégorie d'aérodrome, déterminée sur la base de la longueur et de la largeur de fuselage des avions les plus longs qui utilisent normalement l'aérodrome indépendamment du nombre de mouvements. La réunion a souligné la nécessité de procéder à la réévaluation des niveaux de protection assurée aux aérodromes qui tiraient profit de la disposition précédente, laquelle permettait une réduction de catégorie en fonction du nombre de mouvements des avions de la catégorie la plus élevée exploitant normalement l'aérodrome.

4.2.4 Il a été également noté que, alors que la plupart des autorités aéroportuaires allouaient d'importantes ressources à l'acquisition de camions de lutte contre l'incendie, plusieurs d'entre elles ne dotaient pas leurs aérodromes de ressources nécessaires pour se procurer des outils de sauvetage et assurer la formation conséquente du personnel et l'achat des équipements individuels de protection (casques, bottes, combinaisons, etc). Cette situation a pour conséquence, non seulement de rendre le service inefficace ou de le mettre carrément hors de fonctionnement, mais également d'affecter négativement le moral du personnel.

4.2.5 La question relative au sauvetage en environnement difficile a été débattue, particulièrement en ce qui concerne les aérodromes situés à proximité de grandes étendues d'eau ou de zones marécageuses. Le manque d'équipement spécialisé et de personnel qualifié pour intervenir dans ces zones a également été souligné. La réunion a ensuite débattu la question des accidents qui se sont produits dans la région et a rappelé aux Etats la nécessité d'élaborer, pour leurs aéroports, une réglementation RFFS précisant les besoins en équipement requis et en

personnel qualifié. 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 tels que les pêcheurs qui auraient déjà exercé ce genre d'activité avec satisfaction dans certains Etats.

4.2.6 La réunion a noté avec beaucoup d'appréciation que les Bureaux régionaux de l'OACI continuent d'assister les Etats, notamment en organisant des ateliers régionaux dont le dernier en date s'est déroulé au Ghana du 28 Juillet au 1er Août 2003. La réunion a été saisie du fait que, en vertu d'une recommandation de l'atelier, le centre de formation en sécurité incendie de l'ASECNA (ERSI) situé à Douala et le centre de formation en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie de la CAA du Ghana ont signé un MOU, scellant ainsi leur partenariat qui était déjà concrétisé par des échanges d'instructeurs et d'expertise. La réunion a aussi été informée, durant le déroulement de l'atelier à Accra, de la création d'une association des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéroports d'Afrique (ARFFSAA) dont le siège et la coordination des activités sont provisoirement assurés par le Ghana. Un site internet de l'association a également été établi à l'adresse suivante : www.arffsaa.org

4.2.7 La question des effectifs RFFS a également été ébauchée et il a été convenu que les Etats devraient déterminer ces effectifs dans leurs réglementations nationales en tenant compte du contexte opérationnel spécifique, y compris le niveau d'automatisation de leurs véhicules-incendie et le délai qu'il faut accorder aux organismes d'appui pour s'exécuter. Cette réglementation devrait également aborder d'autres sujets tels que les critères de sélection du personnel RFFS, le programme et la certification de l'instruction, l'examen médical périodique, etc. A cet égard, la réunion a estimé que l'OACI devrait considérer les voies et moyens d'élaborer des éléments indicatifs sur le sujet.

4.2.8 A la lumière de ce qui précède, la réunion a réaffirmé la pertinence de la recommandation 4/6 de la réunion régionale de navigation aérienne AFI/7 et de la conclusion 14/2, a) d'APIRG qui sont libellées comme suit:

CONCLUSION 14/2 D'APIRG – SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE EN ENVIRONNEMENT DIFFICILE

IL EST CONCLU QUE LES ETATS S'ASSURENT QUE LES AEROPORTS SITUES A PROXIMITE DE GRANDES ETENDUES D'EAU OU DE ZONES MARECAGEUSES SOIENT DOTES DE MATERIEL APPROPRIE DE SAUVETAGE ET DE LUTTE CONTRE L'INCENDIE AINSI QUE DE PERSONNEL ADEQUATEMENT FORME OU, LE CAS ECHEANT, CONCLUENT DES ACCORDS D'ASSISTANCE MUTUELLE AVEC DES ORGANISMES SPECIALISES EN LA MATIERE

En outre, la réunion a jugé bon de formuler les projets de conclusions ci dessous:

PROJET DE CONCLUSION 6/6 – SAUVETAGE ET LUTTE CONTRE L'INCENDIE

IL EST CONCLU QUE:

- a) **LES ETATS QUI NE L'ONT PAS ENCORE FAIT ELABORENT DES REGLEMENTATIONS NATIONALES APPROPRIEES A L'USAGE DU SERVICE RFFS EN S'INSPIRANT DES PRESCRIPTIONS ETABLIES PAR L'OACI DANS CE DOMAINE;**
- b) **L'OACI ELABORE ET METTE A LA DISPOSITION DES ETATS DES ELEMENTS INDICATIFS APPROPRIES EN CE QUI CONCERNE LES EFFECTIFS RFFS;**
- c) **LES ETATS QUI NE L'ONT PAS ENCORE FAIT ACCORDENT LA PRIORITE A LA DISPONIBILITE DES OUTILS APPROPRIES AU SAUVETAGE ET DU MATERIEL DE PROTECTION POUR LE PERSONNEL RFFS ;**
- d) **LES ETATS S'ENGAGENT A RENFORCER LES ECHANGES D'EXPERIENCE DANS LE DOMAINE RFFS ET, S'IL LE FAUT, INVITENT LES EXPERTS EN PLACE DANS D'AUTRES ETATS DE LA REGION ET FASSENT APPEL AUX BUREAUX REGIONAUX DE L'OACI POUR ASSISTANCE ;**
- e) **AFIN D'ATTIRER UN NOMBRE IMPORTANT DE PARTICIPANTS, LES ETATS CONSIDERENT LA POSSIBILITE D'ACCUEILLIR DES ATELIERS DE FORMATION REGIONAUX OU SOUS-REGIONAUX ORGANISES SOUS LES AUSPICES DE L'OACI .**

4.3: Amendement No.7 de l'Annexe 14, Volume I

4.3.1 La réunion a été saisie du fait que l'Amendement No.7 de l'Annexe 14, Volume I, a été adopté par le Conseil de l'OACI et que sa notification aux Etats a été réalisée par l'entremise de la lettre AN 4/1.2.21 – 05/35 du 24 Mars 2005. Les Etats ont été invités à indiquer toute désapprobation avant le 11 Juillet 2005. Les Etats ont été également invités à notifier toutes les différences avec leurs règlements ou pratiques nationales et spécifier les dates à partir desquelles ils se conformeront aux dispositions de l'Annexe 14, y compris tous les amendements émis jusqu'au No.7. Le Conseil a prescrit le 11 Juillet 2005 comme date à laquelle l'Amendement prendra effet, à l'exception de toute partie à l'égard de laquelle la majorité des Etats contractants auraient fait connaître leur désapprobation avant cette date. En outre, il a été décidé que l'Amendement No.7 sera applicable à partir du 24 Novembre 2005, à l'exception du paragraphe 3.9.4 (applicable le 20 Novembre 2008) et les paragraphes 9.10.2, 9.10.4, 9.10.6 et 9.10.8 (applicables le 23 Novembre 2006).

4.3.2 Il a été souligné que l'Amendement No.7 découle d'une proposition visant à porter au rang de norme certaines pratiques recommandées de l'Annexe 14, Volume I, afin

d'améliorer la sécurité des opérations aériennes aux aérodromes en renforçant le processus de certification des aérodromes, et en mettant l'accent sur la nécessité de veiller à ce que l'aire de manoeuvre ne présente pas d'irrégularités dangereuses qui, autrement, pourraient causer des dommages aux aéronefs par impact de corps étrangers. L'Amendement a également reconnu la nécessité d'élever au rang de norme la recommandation de faire rapport à l'OACI des impacts d'oiseaux et a introduit des dispositions additionnelles concernant les exigences en matière de clôture d'aérodrome afin de contrôler non seulement les personnes non autorisées, mais aussi les animaux.

4.3.3 La réunion a pris note de tous ces développements et a approuvé la proposition demandant aux Etats de répondre à la lettre de l'OACI avant la date limite du 11 Juillet 2005.

Point 5 de l'ordre du jour: Examen du Rapport de l'Equipe de Travail NLA

5.1 A la suite des discussions de la 4^{ème} réunion du Sous-Groupe AOP en Décembre 2000 lorsque fut examinée l'incidence escomptée des avions de la nouvelle génération à plus larges dimensions aux aérodromes de la région AFI, il était admis que la question était complexe et nécessitait un examen technique approfondi. Il s'était alors avéré nécessaire de créer une Equipe de Travail sur les Nouveaux Avions de Plus Grandes Dimensions (NLA) pour évaluer les répercussions vraisemblables de ces avions sur les aérodromes de la région AFI et de recommander aux Etats les mesures appropriées à prendre dans le but de faciliter la planification ultérieure. Le Conseil de l'OACI a subsidiairement approuvé la conclusion qui avait été formulée à cet effet par la 13^{ème} réunion d'APIRG.

5.2 L'Equipe de Travail NLA a déjà tenu deux réunions, notamment en Mars 2003 et en Mai 2005. La réunion a noté que, dans l'entretemps, l'OACI a élaboré en Mai 2003 un plan d'action à deux volets pour la mise en service des NLA sur l'arène de l'aviation civile internationale (Lettre aux Etats No. 4/5.7 – 03/80 du 25/07/2003). Le premier volet a nécessité l'élaboration et la publication d'une circulaire sur l'exploitation des nouveaux avions de plus grandes dimensions aux aérodromes existants. Il s'agit de la circulaire 305 – AN 177, qui a été publiée en Juin 2004. Le deuxième volet, fondé sur les études réalisées à l'OACI et ailleurs, portait sur l'examen des exigences du code F de l'Annexe 14, Volume I.

5.3 La réunion a appris que plusieurs autorités des services de l'aviation civile d'Europe avaient également entrepris des études spécifiques destinées à faciliter l'entrée en service des NLA. Un Groupe de Travail (AACG) sur la compatibilité des aéroports avec l'Airbus A 380 a été constitué par certains pays d'Europe (Allemagne, France, Royaume des Pays-Bas et Royaume-Uni) afin de garantir que les recommandations et les éléments indicatifs sont publiés de façon coordonnée. A la fin de 2002, le Groupe AACG a publié un document de position commune qui traite des voies et moyens devant faciliter la mise en exploitation sûre et harmonieuse de l'Airbus A380 sur les aéroports existants qui ne répondent pas aux prescriptions du Code F. En outre, la Conférence Européenne de l'Aviation Civile (CEAC) a établi un site internet (www.ecac-ceac.org/nla-forum) où d'importants détails sur plusieurs études aéronautiques peuvent être consultés.

5.4 Une fois encore, la question des aérodromes de dégagement des NLA a été soulevée. La réunion a reconnu que les aérodromes de dégagement, tout comme les aérodromes de destination, devraient répondre aux conditions minimales requises pour accueillir les avions NLA. Pour ce qui est des aérodromes du code E ne remplissant pas les conditions requises du code F, des études aéronautiques devraient être effectuées en conséquence. Ce genre d'études pourrait conduire, provisoirement, à la mitigation de mesures/procédures applicables à l'exploitation des NLA.

PROJET DE CONCLUSION 6/7 – IMPACT DES AVIONS NLA**IL EST CONCLU :**

1. **QUE LES ETUDES SPECIFIQUES EFFECTUEES PAR LES ETATS DE LA REGION EN VUE D'ACCUEILLIR LES AVIONS NLA SOIENT MISES A LA DISPOSITION DES AUTRES ETATS PAR L'ENTREMISE DU SECRETARIAT DE L'OACI ET PAR TOUT AUTRE MOYEN;**

2. **QU'EN ENVISAGEANT LE DEVELOPPEMENT DE NOUVEAUX AEROPORTS, IL SOIT TENU COMPTE, EN PREMIER LIEU ET PAR MESURE DE PRUDENCE, DE CERTAINES INSTALLATIONS**

REQUISES POUR LES AERODROMES DE CODE F, Y COMPRIS L'ACQUISITION DES TERRAINS, LE RENFORCEMENT DES PONTS ET CONDUITS SOUTERRAINS, ETC;

3. **QUE L'EQUIPE DE TRAVAIL NLA SOIT DISSOUTE ET QUE TOUTE AUTRE TACHE EXIGEANT UN CONTROLE SUIVI SOIT EFFECTUEE SOUS LES AUSPICES DU SOUS-GROUPE AOP.**

Point 6 de l'ordre du jour: Questions diverses**Communication entre Membres du Sous-Groupe AOP**

6.1 La réunion a estimé qu'à l'heure actuelle, la technologie est accessible pour garantir l'échange d'information de manière permanente entre les membres du Sous-Groupe AOP. En plus des communications par courrier électronique (email), qui devrait être utilisé entre individus, il y a lieu d'envisager la possibilité d'établir un système coordonné à travers lequel l'information pourrait être échangée.

Equipe chargée d'accroître le niveau de sécurité dans la région AFI (ASET)

6.2 L'OACI s'est engagée à rehausser le niveau de sécurité en région AFI et, à cet égard, a déployé tant d'efforts pour la création de l'Equipe ASET. Aux fins d'élaborer et mettre en place des mesures de redressement dont le but serait d'encourager l'amélioration de la sécurité dans la région Afrique-Océan Indien, cette équipe constitue un forum indépendant et approprié pour différents organismes tels que: ACI, AFRAA, AFRASCO, AIRBUS INDUSTRIES, ASA, ASECNA, ATNS, BOEING, CAFAC, FAA, IATA, IFALPA, IFATCA, JAA, OACI, CAA/PAYS-BAS. L'Equipe ASET s'est donné pour objectif la diminution jusqu'à 50% du taux d'accidents d'ici l'an 2010 dans la région AFI. Le représentant de l'IATA à la réunion a informé les participants que l'ASET avait tenu sa première réunion au mois de Février 2005 et l'on s'attend à ce que les recommandations émanant de cette réunion soient présentées à l'attention de la réunion des Ministres de l'Union Africaine chargés du Transport Aérien, qui est programmée pour se tenir du 16 au 19 Mai 2005 en Afrique du Sud.

Participation aux réunions du Sous-Groupe AOP

6.3 La réunion a fort apprécié le degré des réponses reçues aux invitations à participer aux réunions du Sous-Groupe AOP. Elle a cependant insisté sur le fait que, pour permettre le bon déroulement des discussions, il est nécessaire de disposer, parmi les participants, ceux qui ont assisté aux assises des réunions précédentes car ceci éviterait aux réunions suivantes de faire des répétitions de ce qui a été discuté antérieurement. Cela étant, le projet de conclusion ci-après a été adopté et formulé comme suit :

PROJET DE CONCLUSION 6/8 – PARTICIPATION ININTERROMPUE AUX REUNIONS DU SOUS-GROUPE AOP

IL EST CONCLU QUE LES ETATS S'ENGAGENT, DANS TOUTE LA MESURE POSSIBLE, A ASSURER QUE LEURS DÉLÉGUÉS DÉPÊCHÉS AUX RÉUNIONS DU SOUS-GROUPE AOP NE CHANGENT PAS TRES SOUVENT DE CASQUETTE POUR LES BESOINS DE CONTINUITÉ DES DÉBATS.

NLA/TF & AOP/SG MEETINGS (NAIROBI, 10 – 13 MAY 2003)

List of Participants

State	Name	Designation	Address
Algeria	Mr. Mesroua Amine	ENNA/Chargé de mission	ENNA, 3Rue Keddou Rahim Hussein Dey Algiers, Algeria Tel. 70 95 89 91 Fax. 213 21 67 1001 a-mesroua@hotmail.com
	Mr. Fezoui Mahmoud	DACM / EGSA – Alger	Aeroport d' Alger Tel. 213 21 509 221 Fax. 213 21 509221 mahmoudfezoui@yahoo.fr
	Mr. Belloulou R.Eddine	ENNA/Director of Operations	Etablissement National de la Navigation Aerienne, l' Avenue de l' independence, Algiers, Algeria Tel. 213 21 67 1001 Fax. 213 67 1001 ennade2@sia-enna.dz
	Mr. Sebaihi Mustapha	ENNA/Technical Director	Algerian Civil Aviation Authority Tel. 213 2149 5558 Fax. 213 2123 1322 dtna@enna.dz m.sebaihi@caramail.com
	Mr. Bensid Issam	DACM/EGSA.Constantine	Aeroport de Constantine Tel. 213 31 94 07 01 Fax. 213 31 94 67 05 i_Bensid@yahoo.fr
Cameroon	M. Tutab Aleokol	Chief of Certification Services	Cameroon Civil Aviation Authority P.O. Box 6998, Yaoundé Tel. 230-30-90 /9685701 (+237) jhtutab@yahoo.de
Cape Verde	Mr.Vital Santos	ASA – GEPE	Aeroporto e Seguranca Aerea (ASA) CP-58 Ilha do Sal, Cabe Verde Tel. 238 2411572 Fax. 238 2411570 vitalos2003@yahoo.fr
	Mr. Joao Dos Reis Monteiro	Head of Security	ASA Empresa Nacional de Aeroportos E Seguranca, Aerea ILHA do Sal – Cape Verde P.O. Box 58 Tel. 238 2411468 (238) 9912804 Fax. 238 241 1570 gavsec@asa.cv
Ghana	Mrs. Nmashie Anita Adjei	Manager, Aerodrome Standards	Ghana Civil Aviation Authority Safety Reg. Dept. P.M.B. K.I.A. Accra Tel. +233 208136418 Fax. +233 21776995

NLA/TF & AOP/SG MEETINGS (NAIROBI, 10 – 13 MAY 2003)
List of Participants

State	Name	Designation	Address
			anitanmashie@yahoo.co.uk
	Mr. Charles Hanson Adu	Assistant Director (RFFS)	Ghana Civil Aviation Authority P.M.B. KIA, Accra, Ghana Tel. 233 202 018 320 Fax. 233 20776955 Charles_adu@hotmail.com
Kenya	Mr. Esi M. Maloba	Chief ANS/MET/Aerodromes/LE	Kenya Civil Aviation Authority P.O. Box 30163, Nairobi Tel. 254 0722 558133 Fax. 254 020 822333 or 827470 emaloba@yahoo.com
	Mr. Elisha Omuya	Ground Operations Inspector	Kenya Civil Aviation Authority Box 30163, Nairobi, GPO Tel. 0733 776116/20 827470 ext.122 onyonje2002@yahoo.com
	Mr. Philip Gitau	Assistant Airport Mgr (JKIA)	Kenya Airports Authority P.O. Box 16497, Nairobi Tel.822111 ext. 5279 or 0733513340 Gitau58@hotmail.com
Malawi	Captain Lewis P. Mbilizi	Chief Executive	Airport Developments Limited Kamuzu International Airport P.O. Box 30311, Lilongwe, Malawi Tel. 265-1-701692 Fax. 265-1-701238 lewis@globemw.net
La Réunion	Mr. Pierre Thery	Project Manager	DGAC/DAST/SEA4 50 rue Henry Farman 75720 Paris Cedex 15, France Tel. 33 1 58 09 41 68 Fax. 33 1 58 09 44 41 Pierre-R.thery@aviation-civile.gouv.fr
	Mme. Aude Bernadac	Project Manager, Safety & Operations	DGAC/Civil Aviation Technical Department (STAC) 31 Avenue Du Marechal Lecierc 94381, Bonneuil-Sur-Marne, Cedex, France - Tel. 33 1 49 56 80 37 Fax. 33 1 49 56 82 14 Aude.bernadac@aviation-civile.gouv.fr
Nigeria	W. E. Onwudinjo	Quality Assurance Manager	Nigerian Airspace Management Agency, Murtala Mohammed Int'l Airport, Ikeja, Lagos Tel. 080 230 22032 & 080 360 41082 jerryonwudinjo@yahoo.co.uk
	Desmond Ugwuegbulem	Director of Airport Operations	Federal Airports Authority of Nigeria Tel. 234 1 4970 498 Fax. 234 1 4970 498

NLA/TF & AOP/SG MEETINGS (NAIROBI, 10 – 13 MAY 2003)

List of Participants

State	Name	Designation	Address
	Mr. F. A. Okanlawon	Snr. Aero Fire Inspector	Nigeria Civil Aviation Authority Aviation House HQ. Murtala Mohammed International Airport, Lagos, Nigeria, PMB 21038, Ikeja Tel. 234 1 4931 597 Fax. 234 1 4931 597 fatailawon@yahoo.com
	Engr. A. H. Ogunfeitimi	Chief Aerodrome Engr.	Nigeria Civil Aviation Authority Aviation House, P.M.B. 21038 MMIA, Ikeja, Lagos Tel. 234-1-493 1597 Fax. 234-1-493 1597 Agboforuall2005@yahoo.com *
	Mr. Edward Onojighofia Imoh	Deputy General Manager, Operations	Federal Airports Authority of Nigeria P.M.B. 21607, Ikeja – Lagos Tel. 234 1 493 1321, 234 1 497 0498 Fax. 234 1 493 1321 Okiemuteimoh@yahoo.com
Senegal	Mr. Gningue Mamadou	Airport Manager/Administration Déléguée aux Activités Nationales Ingénieur Air Navigation	Administration Déléguée des Activités Aéronautiques Nationales, Dakar-Yoff, Senegal - Cell phone :221 521 8873 Fax : 820 2320 magningue@yahoo.fr
	Mr. Issa Ndiaye	ANACS Air Traffic Controller	Agence Nationale de l'Aviation Civile du Senegal (ANACS) BP 8186, Aeroport Leopold Sedar, Senghor, Dakar, Senegal Tel. 221 869 5335 Fax. 221 820 3967, 820 0403 daviacivile@sentoo.sn
South Africa	Mr. Jeff Matshoba	Air Traffic Management Specialist	Private Bag X15, Kempton Park 1620 South Africa, Tel. 27 11 961 0208 Fax. 27 11 392 3869 feffm@atns.co.za
	Mr. Sam Mokgotsane	Head of Operations: Airports	South African Civil Aviation Authority Private Bag, X73, Halfway House 1685, Tel. 27 11 545 1000 Fax. 27 11 545 1451 mokgotsanes@caa.co.za
Uganda	Mr. Richard Okulo	Ag. Director Airports	Civil Aviation Authority, Uganda Entebbe International Airport P.O. Box 5536, Kampala Tel. 256 41 320 889 rokulo@caa.co.ug

NLA/TF & AOP/SG MEETINGS (NAIROBI, 10 – 13 MAY 2003)

List of Participants

State	Name	Designation	Address
	Mr. Moses Museerwa	Senior Fligh Operations Officer	Civil Aviation Authority, Uganda Air Transport & Regulatory Services P.O. Box 5536, Kampala, Uganda Tel. 256 41 320 375 Fax. 256 41 320 964 mosesmuseerwa@caa.co.ug
IATA	Mr. Gaoussou Konate	Regional Manager, SO&I	Iata Sandown Mews, East Block Ground Floor, 88 Stella Street Sandow Pvt. Bag X9916, Sandton, South Africa Tel. +27 11 523 2732 Fax. +27 11 523 2702 konateg@iata.org
IFALPA	Captain Billy Preston	Regional Vice-President AFI/S	19 Geelvink Street Atlasville, Boksburg, 1459, S.A. Tel. 27 11 973 3390 Fax. 27 11 973 3390 billyp@mweb.co.za
	Capt. Joseph K. Ngunjiri	Regional Vice President AFI/EAST	IFALPA & KALPA P.O. Box 25588, Lavington 00603 Nairobi, Kenya Tel. 0722 776665
ASECNA	Mr. Foumbi Joseph	Chief Bureau of Airports infrastructures	ASECNA, P.O. Box 5204, Dakar, Fann, Senegal, Tel. 221 652 95 37 Fax. 221 820 54 08 fmbjoe@yahoo.com
ICAO	Mr. J. C. Waffo	Regional Officer, Dakar	ICAO Regional Office, 15 Boulevard de la Republique, B.P. 2356, Dakar, Senegal, Tel. 221 839 9374 Fax. 221 823 6926 Jcwaffo@icao.sn
ICAO	Mr. L. W. Ndiwaita	Regional Officer, Nairobi	ICAO Regional Office, Limuru Road Gigiri, P.O. Box 46294, Nairobi, Kenya, Tel. 254 20 622371 Fax. 254 20 623028 / 621092 Lambert.Ndiwaita@icao.unon.org