



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

SIXIEME REUNION DU SOUS-GROUPE DE PLANIFICATION OPERATIONNELLE D'AERODROME (AOP/SG/6)

(Nairobi, 11 - 13 mai 2005)

Point 4 de l'ordre du jour : Suivi des dispositions spécifiques de l'Annexe 14, Volume I

4.2: Sauvetage et Lutte contre l'Incendie

(Note présentée par le Secrétariat)

RESUME

Cette note donne un aperçu de l'état de mise en œuvre des exigences en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie dans la région AFI. Malgré la Conclusion 4/7 de la septième réunion régionale de navigation aérienne dont la pertinence a été réaffirmée par les réunions subséquentes du Sous-groupe AOP et d'APIRG, les Bureaux régionaux de l'OACI continuent de signaler des problèmes en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie aux aéroports de la région.

La suite à donner est indiquée au paragraphe 9

Références:

Rapport d'APIRG/12, 13

Rapports d'AOP/SG/1, 2, 3

1. Les évaluations périodiques faites par les Bureaux régionaux de Dakar et de Nairobi ont permis de noter que la plupart des aéroports internationaux de la région sont maintenant dotés de services et de matériels appropriés.
2. Cependant quelques aéroports internationaux ont encore un niveau de protection inférieur à celui requis. Cette carence a été accentuée par la suppression de la réduction de la catégorie de protection en fonction 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 donc le niveau de trafic reste relativement faible. En outre, on a noté des cas où les véhicules de sécurité incendie restent longtemps en panne ou fonctionnent avec des performances réduites, ce qui diminue d'autant le niveau de protection. Il est également devenu évident que les NOTAMs concernant le niveau de protection ne sont pas toujours publiés à temps.
3. IL est rappelé à la réunion qu'à compter du 1^{er} janvier 2005, le niveau de protection assuré à un aéroport en ce qui concerne le sauvetage et la lutte contre l'incendie devrait correspondre à la catégorie d'aéroport déterminée sur la base de la longueur et de la largeur de fuselage des avions les plus longs qui utilisent normalement l'aéroport, indépendamment du nombre de mouvements. Ceci exige la réévaluation des niveaux de protection fournis aux aéroports qui tiraient profit de la disposition précédente qui permettaient une réduction quand le nombre de mouvements des avions de la catégorie la plus élevée était inférieur à 700 pendant les trois mois consécutifs les plus actifs. Il est aussi

nécessaire de clarifier l'expression « utilisant normalement l'aéroport ».

4. Il a été également noté que tandis que beaucoup d'autorités aéroportuaires allouaient d'importantes ressources à l'achat de camions de lutte contre l'incendie, beaucoup ne dotaient pas les aérodromes de ressources nécessaires pour l'acquisition des outils de sauvetage, la formation conséquente du personnel et l'achat des équipements individuels de protection (casques, bottes, vêtements, etc.). Cette situation a pour conséquence, non seulement de rendre le service inefficace, mais également d'affecter négativement le moral du personnel.

5. Un des problèmes majeurs qui persistent dans la région est l'insuffisance des moyens de sauvetage en environnement difficile, notamment pour les aérodromes situés près de grandes étendues d'eau ou de marécages, ainsi que le manque de personnel formé pour intervenir dans ces zones.

6. Certains aéroports éprouvent également des difficultés liées au nombre insuffisant ou à la formation inadéquate du personnel, notamment pour les opérations de sauvetage et au maniement des équipements d'intervention. Les interventions du personnel SLI sont généralement associées à une situation d'urgence. En dehors des périodes d'urgence relativement peu fréquentes, le personnel devrait être utilisées à d'autres tâches. D'où la nécessité de les doter d'installations appropriées de formation, de maintien physique, d'exercices, de repos, etc.

7. Les Bureaux régionaux continuent d'assister les Etats, soit directement lors des missions et par voie de correspondances, ou en organisant des ateliers régionaux tels que celui organisé à Accra, Ghana, du 28 juillet au 1^{er} août 2003 et qui a vu la participation exceptionnelle de 106 délégués de 26 pays et 3 Organisations internationales. Cet atelier a identifié la formation comme étant une des préoccupations majeures de la région en matière de SLI. L'approche collective, notamment en matière de formation a été également identifiée comme une des solutions pour améliorer les services SLI aux aéroports AFI. Dans ce contexte, et suivant une recommandations de l'atelier, les centres de formation en sécurité incendie de l'ASECNA, ERSI, Douala et le centre de formation SLI de la CAA du Ghana ont signé un MOU scellant leur partenariat déjà concrétisé par des échanges d'enseignants et d'expertise. Il a été aussi créé une association des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéroports d'Afrique dont le siège et la coordination des activités sont provisoirement assurés par le Ghana. Un site internet de l'association a été également créée et l'adresse est la suivante : www.arffsaa.org.

8. Les Etats devraient accorder une grande priorité à la planification des ressources nécessaires à l'acquisition des équipements appropriés pour la mise à niveau des aéroports non conformes aux exigences de l'Annexe 14, Volume I. Les Etats devraient également coopérer entre eux et confronter leurs expériences, notamment en matière de formation et d'entraînement.

9. La réunion est invitée à :

- noter les informations contenues dans la présente note de travail ;
- débattre des principales carences majeures énumérées aux paragraphes 2, 4, 5 et 6 :

- formuler des recommandations visant à remédier aux carences qui persistent ;
- développer une stratégie uniforme de coopération de tous les Etats de la région AFI.
