

# ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



**RAPPORT DE LA QUATRIEME REUNION DES  
DIRECTEURS GENERAUX DE L'AVIATION  
CIVILE DES ETATS DE L'AFRIQUE  
ORIENTALE ET AUSTRALE / ETATS DE  
L'AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE**

**(Matsapha, Swaziland, 8 – 9 novembre 2010)**

**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 ou zones ou leurs frontières ou leurs limites.**

**Table des matières**

Table des matières .....	i
Première Partie - Déroulement de la Réunion .....	ii
Introduction .....	ii
Cérémonie d'ouverture .....	ii
Election du Bureau .....	ii
Secrétariat .....	ii
Langues et Administration .....	ii
Ordre du jour de la Réunion .....	iii
Deuxième Partie - Discussions sur les points de l'ordre du jour .....	1
Point 1 de l'ordre du jour: Suivi des Conclusions de la réunion DGCA/3 .....	1
Point 2 de l'ordre du jour: Sécurité de l'aviation .....	1
Point 3 de l'ordre du jour: Sûreté de l'aviation .....	3
Point 4 de l'ordre du jour: Navigation aérienne .....	5
Point 5 de l'ordre du jour : Coopération technique et développement des ressources humaines pour l'aviation civile. ....	9
Point 6 de l'ordre du jour: Communication avec les Etats .....	11
Point 7 de l'ordre du jour: Divers .....	13
Appendice A – Liste des Participants .....	14
Appendice B – Conclusions DGCA.....	24
Appendice C – Mandat Suggéré des Groupes Régionaux de Sécurité de L'aviation (RASG) .....	33
Appendice D – Modèle de poursuite du suivi .....	35

## **Premier Partie - Déroulement de la Réunion**

### **Introduction**

1.1 La quatrième réunion des Directeurs généraux de l'Aviation Civile (DGCA/4) de la région Afrique-Océan Indien (AFI) de l'Afrique de l'Est et Australe ainsi que de l'Afrique Centrale et de l'Ouest s'est tenue à Matsapha, au Swaziland du 8 au 9 novembre 2010 à l'aimable invitation de l'Autorité de l'Aviation Civile du Swaziland (SWACAA). Soixante-quatorze (74) délégués provenant de trente-trois (33) États et 23 Observateurs représentant des organisations internationale et régionale y ont pris part. La liste des participants est jointe à l'**Appendice A** du rapport.

### **Cérémonie d'ouverture**

1.2 La réunion a été ouverte par Son Excellence Le Très Honorable Premier ministre du Royaume de Swaziland, le Docteur Barnabas Dlamini en présence du Ministre des Travaux Publics et des Transports, l'Honorable Ntuthuko Dlamini et du Ministre des Ressources Naturelles, Son Altesse le Princess Tsandzile. Il a souhaité la bienvenue aux délégués au nom de Sa Majesté Le Roi et a exprimé l'importance et la satisfaction attachées à la décision d'accueillir un tel évènement au Royaume du Swaziland. Il a souhaité plein succès aux délibérations. M. Geoffrey Moshabesha, Directeur régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe a souhaité la bienvenue aux délégués au nom du Président du Conseil de l'OACI, du Secrétaire Général et de l'ensemble du Secrétariat de l'OACI. Dans son allocution, il a souligné les principaux évènements et activités qui ont été accomplis dans le domaine aéronautique ou qui sont en cours de réalisation depuis la précédente réunion et a insisté sur la nécessité de la coopération entre les deux régions de l'OACI.

### **Election du Bureau**

1.3 La réunion a élu M. Douglas Litchfield, le Représentant du Royaume de Swaziland au Conseil de l'OACI et également Représentant de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) en qualité de Président de la réunion. M. Mintsami Owono Etienne Robin, Directeur-général adjoint de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile du Gabon a été élu Vice-président.

### **Secrétariat**

1.4 M. Geoffrey Moshabesha, Directeur régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe, a assuré les fonctions de Secrétaire de la réunion assisté de M. Amadou Ousmane Guitteye, Directeur Régional de l'OACI pour la région d'Afrique occidentale et centrale, avec le soutien technique du personnel des deux bureaux régionaux

### **Langues et Administration**

1.5 Les travaux se sont déroulés en français et en anglais et la documentation a été diffusée dans les deux langues. Les services de traduction et d'interprétation simultanée ont été assurés.

**Ordre du jour de la Réunion**

Sur proposition du Secrétariat, la réunion a adopté l'ordre du jour suivant:

Point 1 de l'ordre du jour: Suivi des Conclusions de la réunion DGCA/3

Point 2 de l'ordre du jour: Sécurité de l'Aviation

- 2.1 Assistance aux États en vue d'éliminer les carences en matière de sécurité
- 2.2 Établissement d'un Groupe régional pour la sécurité de l'aviation dans la Région AFI (RASG-AFI)
- 2.3 Activités du Programme ACIP

Point 3 de l'ordre du jour: Sûreté de l'Aviation

- 3.1 Soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD)
- 3.2 Amendements aux Conventions de La Haye et de Montréal.

Point 4 de l'ordre du jour: Navigation aérienne

- 4.1 Défis dans la résolution des carences de longue date de la navigation aérienne (résultats des la réunion APIRG/17)
- 4.2 Stratégies régionales pour l'infrastructure de Communications, Navigation et Surveillance (CNS)

Point 5 de l'ordre du jour: Coopération technique de l'OACI et développement des ressources humaines pour l'aviation

- 5.1 Progrès dans la mise en œuvre des COSCAP depuis la réunion DGCA/3
- 5.2 Projets de coopération technique dans la Région

Point 6 de l'ordre du jour: Communication avec les États

Point 7 de l'ordre du jour: Questions diverses



## Deuxième Partie - Discussions sur les points de l'ordre du jour

### Point 1 de l'ordre du jour: Suivi des Conclusions de la réunion DGCA/3

1.1 La Réunion a pris note du statut de suivi des actions et de mise en œuvre des conclusions de la troisième réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile des régions ESAF et WACAF de l'OACI (DGCA/3) tenue à Lomé, Togo du 3 au 5 novembre 2009. Les données ont été présentées par le Secrétariat sous la forme d'une évaluation d'ensemble à l'échelle régionale à cause du manque de réponse des États à pourvoir les informations sur les progrès accomplis.

1.2 Il a été noté que certains progrès avaient été réalisés dans les initiatives régionales de coopération et de mise en œuvre pour la sécurité/sûreté, création d'organisations régionales de supervision de la sécurité et des enquêtes sur les accidents, de la mise en place des documents de voyage lisibles à la machine (MRTD), ainsi que les activités du Groupe d'Action Tactique AFI (TAG). Il demeurait cependant beaucoup à faire pour atteindre les cibles de performances fixés par les réunions précédentes en matière de sécurité et de sûreté, pour la réduction globale des carences dans la mise en œuvre efficace des éléments critiques de supervision dans les États. La réunion a également pris note avec inquiétude de la non-conformité des États à l'exigence de fournir à l'OACI des rapports trimestriels sur l'état de la mise en œuvre des conclusions de la réunion des DGCA.

1.3 La réunion a fermement exhorté les Directeurs Généraux à honorer leurs engagements et à considérer sérieusement la mise en œuvre pour réaliser des progrès significatifs. La réunion a aussi encouragé les États à partager avec l'OACI les défis auxquels ils peuvent être confrontés pour atteindre les objectifs et pour respecter les échéances convenues dans la mise en œuvre, afin de trouver ensemble les stratégies appropriées pour une mise en œuvre efficace.

1.4 La réunion a réaffirmé les conclusions suivantes de DGCA/3 qui sont restées en attente de réalisation avec les nouvelles échéances par ex. : les conclusions 2.2, 3.2, 4.1, 4.2, 4.4, 4.5, 4.6, 4.7, 4.8, 4.9, 4.10, 5.1, 5.2, 5.3, 5.4, 7.2.1, 7.2.2., 8.1 et 8.2 telles que reprises dans les conclusions DGCA/4 adoptées à l'**Appendice B** du présent rapport.

### Point 2 de l'ordre du jour: Sécurité de l'aviation

#### 2.1 Assistance aux États en vue de l'élimination des carences en matière de sécurité.

2.1.1 Une présentation a été faite sur les progrès réalisés dans le cadre de la mise en œuvre du Programme ACIP et portant sur la Feuille de route FA 2- *Aider les États à résoudre les carences dans les délais raisonnables* ainsi que la recommandation SP AFI/RAN/08 5/13 relative à la mise en place d'Équipes de Sécurité dans les bureaux régionaux AFI de l'OACI.

2.1.2 La réunion a été informée de l'établissement des équipes de sécurité des bureaux régionaux (ROST) en janvier 2009 dans les bureaux régionaux ESAF (Nairobi) et WACAF (Dakar). Il a été indiqué que ces ROST, sous la direction du Directeur Régional Adjoint de chaque bureau, avaient pour mandat, d'apporter toute l'assistance requise aux États dans leurs efforts pour éliminer les carences en particulier celles enregistrées comme préoccupations graves de sécurité (SSC) et ensuite aider lesdits États concernés à sortir de la liste du Bureau de validation des résultats des audits (ARRB), et leur permettre d'établir un niveau acceptable de supervision de la sécurité.

2.1.3 La réunion a également été informée des missions d'appui dans 14 États en 2011 et 12 États en 2012 planifiées par les ROST et d'une durée approximative de deux semaines chacune.

**Conclusion 4/1: Assistance aux États en vue d'éliminer les carences en matière de sécurité**

La réunion a invité les États à:

- a) Prendre note de la mise en place des ROSTs dans les bureaux régionaux ESAF (Nairobi) et WACAF (Dakar), et;
- b) Demander aux États de se mettre en rapport avec le bureau d'accréditation de leur Etat pour obtenir davantage d'informations sur l'assistance disponible à travers les ROSTs.

**2.2 Etablissement d'un Groupe régional de Sécurité de l'Aviation (RASG) pour la Région Afrique et Océan Indien (AFI)**

2.2.1 Le concept de l'établissement d'un Groupe régional de Sécurité de l'Aviation (RASG), sa structure et les termes de référence ont été présentés à la réunion aux fins d'examen et de discussions.

2.2.2 La création de Groupe régional de Sécurité de l'Aviation (RASG) était fondée sur la décision du Conseil de l'OACI en référence à la Résolution A36-7: *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et d'efficacité*. Il a été proposé que le Groupe régional de sécurité de l'aviation – AFI (RASG-AFI) suivrait les progrès réalisés et coordonnerait les actions au sein des États de la région AFI et ferait des recommandations à l'OACI sur les moyens de faciliter l'exécution du Plan mondial de Sécurité de l'Aviation (GASP) ainsi que la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation mondiale associée. Il est envisagé que RASG-AFI servirait de forum de coopération régionale qui susciterait le renforcement de la sensibilisation sur les questions de sécurité dans la région et fournirait en même temps des mécanismes pour la résolution des difficultés.

2.2.3 La réunion a exprimé son appréciation au Conseil de l'OACI sur la décision de globalement mettre en place les RASGs. Cependant, en ce qui concerne le RASG-AFI, des inquiétudes ont été exprimées sur les conséquences éventuelles sur le statut des COSCAPs et Agences régionales de supervision de la sécurité (RSOOs) qui sont considérés comme des intervenants clés et comme tels, devraient être membres à part entière du RASG-AFI, le concept du RASG a été unanimement accepté. Il a été convenu que les matières relatives à la structure organisationnelle proposée pour reproduire l'adhésion aux COSCAPs et RSOOs seraient revues en temps opportun. Les termes de référence du RASG-AFI sont à C. d'Annexe.

**2.3 Activités ACIP**

2.3.1 Des informations relatives au Programme des activités ACIP depuis la troisième réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile de la Région AFI (DGCA/3) ont été communiquées.

2.3.2 La réunion a également apprécié la création d'organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOOs) et d'enquête-accidents (RAIAs) ainsi que la mise en œuvre des priorités identifiées par les États à la suite des analyses d'écart menées par le Programme ACIP dans quarante – sept (47) États de la région.

2.3.3 La réunion a, en outre, été informée que l'Agence régionale de supervision de la sécurité des États membres du groupe de Banjul (BAG) est déjà opérationnelle et que le cadre de création de RSOO pour celles des États membres de l'UEMOA et la Mauritanie a été finalisé et attend la signature des autorités compétentes concernées. Il a également été pris note qu'un accord avait été conclu entre les États membres de la CEMAC en vue de rendre l'Agence régionale de sécurité (ARSA) opérationnelle. En outre, l'ACIP travaille avec les États



membres de la CEA pour renforcer leurs RSOOs.

2.3.4 En ce qui concerne la création des Agences régionales d'enquêtes sur les accidents (RAIAs), la réunion a pris note de la création par les États membres de BAG, de BAGAIA prévue pour être opérationnel à la fin de l'année 2010. Les cadres de création d'un RAIA à la CEMAC, CEA et UEMOA sont à des niveaux divers de développement.

2.3.5 La réunion a aussi reçu des informations récentes sur la conduite des programmes de formation ACIP pour l'année 2010. Il a été noté qu'ACIP a mené 12 cours de formation sur le Programme National de Sécurité (SSP)/Systèmes de gestion de la sécurité (SMS), et deux cours de formation d'inspecteurs nationaux de sécurité (GSI) ainsi que trois cours supplémentaires planifiés pour le reste de l'année 2010. Les cours de formation GSI étaient destinés aux inspecteurs des autorités de l'aviation civile alors que les cours de formation SSP/SMS étaient ouverts aux agents chargés de la sécurité au sein des autorités de l'aviation civile ainsi qu'aux fournisseurs de services aéronautiques.

2.3.6 La réunion a par ailleurs été informée des progrès dans la mise en place de la Recommandation 5/8 de la réunion spéciale AFI RAN qui exige la création d'un Groupe de Travail des Experts de Formation (TEWG) pour élaborer un plan directeur pour l'harmonisation de la formation en aviation dans la région. Il a été noté que le TEWG a soumis son rapport à la seconde conférence pan-africaine de coordination des centres de formation en aviation qui s'est tenue au Caire, Egypte du 22 au 24 juin 2010. Sur base dudit rapport, la Conférence a fait plusieurs recommandations destinées à la normalisation et l'harmonisation de la formation en aviation, y compris une proposition visant à établir une association africaine des Centres de formation en aviation et un Conseil Consultatif de la Formation.

#### **Conclusion 4/2: Les activités d'ACIP**

##### **Que les États continuent à :**

- a) Coopérer à la mise en œuvre des résultats d'analyses des écarts constatés ainsi que la création d'organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOOs) comme étant les moyens les plus viables de remplir leurs obligations internationales en matière de supervision de la sécurité de manière efficace et durable;
- b) Coopérer en faveur de la création d'Agences régionales d'Enquêtes-Accidents (RAIA) pour remplir leurs obligations internationales en matière d'enquêtes sur les accidents d'aéronefs, et ;
- c) Participer aux activités du groupe TEWG et à l'harmonisation et à la standardisation de la formation en aviation, et à la promotion d'un système commun africain d'homologation de la formation en aviation.

**Cible Date/Échéance : 30% doit être réalisé en octobre 2011.**

#### **Point 3 de l'ordre du jour: Sûreté de l'aviation**

##### **3.1 Soutien à la mise en œuvre et du développement (ISD)**

3.1.1 La réunion DGCA/4 a été informée de la nouvelle Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) – Plan d'action stratégique 2011-2016 et a convenu d'y souscrire. L'ICASS introduit sept domaines stratégiques et édifie sur l'actuel plan d'action de la sûreté de l'aviation. La nouvelle stratégie se

focalisera davantage, entre autre, à résoudre les lacunes en matière de sûreté par le biais de l'assistance aux États.

3.1.2 La réunion a pris note de la nouvelle stratégie pour l'assistance coordonnée en matière de sûreté de l'aviation, conforme à la stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) et a convenu des mesures devant être utilisées pour la planification, la mise en œuvre et le suivi de l'assistance donnée aux États de manière suivante:

- a) Promouvoir les efforts de renforcement des capacités, en se focalisant sur les solutions durables dans l'élimination des carences à travers la formation et en exploitant les centres de formation AVSEC existants et agréés par l'OACI (Date cible: 2011 – 2013).
- b) Relever le niveau de sensibilisation à la sûreté par la tenue d'ateliers, séminaires, symposiums et conférences, en vue de réaliser les objectifs fixés soit la tenue de deux (2) séminaires ou ateliers par région de l'OACI et par an.
- c) Organiser au moins une mission par an dans chacun des États ayant des préoccupations graves et persistantes de sûreté de l'aviation et ceux mentionnés sur la liste de l'ARRB ;
- d) Promouvoir les initiatives régionales telles que les CASPs et les équipes régionales de sûreté de l'aviation (RASTs) chargées de mener des projets à long terme de renforcement des capacités (Date cible: RAST devraient être opérationnelles en juin 2011).

3.1.3 Reconnaissant l'importance des points focaux de contact (POC) pour la sûreté de l'aviation, la réunion DGCA/4 a convenu de participer au réseau qui requiert la disponibilité de trois noms de personnes à communiquer à l'OACI. Le réseau de points de contacts sert de base de données pour les points de contacts internationaux AVSEC au sein de chaque État identifiés pour envoyer et recevoir des informations sensibles en matière de sûreté. Action : les États sont invités à soumettre trois (3) noms de leurs ressortissants au 1<sup>er</sup> janvier 2011.

## 3.2 Amendements aux Conventions de La Haye et de Montréal

3.2.1 La réunion DGCA/4 a convenu de ratifier les nouveaux traités AVSEC expressément désignés - *la Convention pour la répression d'actes illicites liés à l'aviation civile internationale* (communément appelé la Convention de Beijing) et *le Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (communément appelé le Protocole de Beijing) qui ont été adoptés le 10 septembre 2010 à la Conférence Diplomatique de Beijing, Chine. Les deux nouveaux traités ont pour objectif principal de couvrir les menaces nouvelles et émergentes qui ne sont pas couvertes par les instruments juridiques existants. La réunion a invité les États à ratifier et à incorporer les dispositions des nouveaux traités dans leur législation nationale. **Date d'action: d'ici octobre 2011.**

### **Conclusion 4/3: La ratification de deux nouveaux Traités d'AVSEC – la Convention de Pékin et le Protocole de Pékin**

Les États d'AFI ratifient deux nouveaux traités d'AVSEC qui sont la Convention sur la Suppression d'Actes Illégaux Relatant à l'Aviation Civile Internationale (s'est référé ordinairement comme la Convention de Pékin) et le Protocole Supplémentaire à la Convention pour la Suppression de Saisie Illégale d'Avion (s'est référé ordinairement comme le protocole de Pékin) qui ont été adoptés sur le 10 septembre 2010 par la conférence Diplomatique à Pékin, Chine et à incorporer les dispositions des nouveaux traités dans leur législation nationale. **Date d'action : Signer les nouveaux traités avant octobre 2011 et incorporer avant octobre 2012**

**Point 4 de l'ordre du jour: Navigation aérienne****4.1 Défis dans la résolution des carences de la navigation aérienne à long terme (les résultats de la réunion APIRG/17)****Défis dans la résolution des carences de la navigation aérienne à long terme**

4.1.1 La réunion a pris note des diverses inquiétudes exprimées par les organes de l'OACI y compris l'APIRG, ALLPIRG, l'ANC et le Conseil sur les sérieux effets des carences persistantes sur la sécurité dans la région et réaffirmé l'importance de la Recommandation 6/25 de la réunion SP AFI/8 RAN qui a défini les étapes à franchir par l'APIRG pour adopter le cadre de performance en vue d'éliminer les carences de la navigation aérienne; les États pour élaborer des plans d'action nationaux alignés aux objectifs de performance régionaux pour éliminer les carences et franchir les étapes pour chercher l'assistance nécessaire pour la mise en œuvre de leurs plans d'action nationaux.

4.1.2 Pour sa part, l'OACI a continué la mise en œuvre d'actions qui concernent certaines carences. Quelques unes de ces actions incluent la conduite de missions régulières dans les lieux où les recommandations pour résoudre ces carences sont discutées avec les États, les séminaires et les ateliers réguliers organisés sur les sujets déterminés comme étant d'intérêt commun dans la région ou la sous-région, les projets de coopération technique des États ou de groupe d'États pour résoudre des carences particulières et effectuer le Programme universel des audits de supervision de la sécurité (USOAP) et le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) d'établir des niveaux de mise en œuvre dans les États. L'OACI a, en outre, continué à établir les projets spéciaux de mise en œuvre (SIP) conçu pour résoudre les aspects techniques spécifiques dans les États et récemment, l'OACI a mis en œuvre un Plan AFI Complet de Mise en Œuvre (ACIP) avec des objectifs spécifiques pour aider les États dans la supervision de la mise en œuvre des éléments critiques.

4.1.3. La réunion a pris acte de certains défis auxquels l'OACI faisait face dans le suivi de la mise en œuvre des recommandations et des conclusions. Ces défis inclus mais ne sont pas limités à:

- a) L'insuffisance de communication entre l'OACI et les États ce qui entraîne un manque de réponse aux lettres des États et aux questionnaires de sondage;
- b) A l'indisponibilité des États pour les cours de formation offerts par l'OACI;
- c) A la participation inappropriée (des participants qui n'ont pas les connaissances techniques requises)
- d) A la planification inappropriée des ressources humaines dans les États (Le personnel formé des États n'est affecté aux tâches prévues); et
- e) OJT, la formation fréquente et spécialisée qui reçoit une faible appréciation au sein des États.

4.1.4 Pour faciliter l'amélioration de la communication avec les autorités de l'aviation civile des États et veiller au suivi de la mise en œuvre des recommandations et des conclusions, la réunion a adopté la recommandation d'un outil de gestion (*formule de repérage*) par l'administration afin de garantir le suivi et l'action nécessaire. Le *formule de repérage* serait peuplé avec les recommandations et les conclusions RAN élaborées dans le cadre de l'APIRG, sur lesquelles les actions appropriées des États, et soumis aux États dans les deux mois à la suite d'une réunion APIRG. Les Directeurs Généraux ont convenu de prendre la responsabilité de

mettre à jour le formulaire deux fois par an (en juin et en décembre) et de le transmettre aux Bureau Régional respectif de l'OACI accrédité auprès de l'État.

**Conclusion 4/4: Outil de gestion de repérer la mise en œuvre des recommandations et/ou des conclusions**

L'OACI établira un formulaire de repérage en tant **qu'Appendice D**, peuplé avec les recommandations et les conclusions de l'APIRG dans les deux mois d'une réunion de l'APIRG ou d'une autre réunion régionale et cherche à actualiser le niveau de mise en œuvre et des obstacles à celle-ci des États deux fois par an (juin et décembre) en vue de faciliter le suivi par l'OACI.

**Mise en œuvre du système de gestion de la qualité pour les services météorologiques aéronautiques dans la région AFI**

4.1.5 La réunion a discuté des développements dans les exigences de système de gestion de la qualité (QMS) dans la fourniture des services pour la navigation aérienne internationale dans les nouvelles exigences imminentes de normes des services météorologiques aéronautiques. Ces spécifications incluent en particulier, des exigences de produit relatives à la couverture géographique et spatiale, au format et à la teneur, aux heures et à la fréquence de diffusion ainsi qu'à la période de validité des renseignements météorologiques destinés aux usages aéronautiques et à l'échange d'information OPMET. Le QMS doit être conforme aux normes de la série 9000 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Le Conseil de l'OACI a convenu de relever le niveau des exigences de l'assurance de la qualité en novembre 2012 par le biais de l'amendement 75.

4.1.6 La réunion a pris note de ce que la réunion régionale spéciale de navigation aérienne (RAN) Afrique-océan Indien (AFI), tenue à Durban, Afrique du Sud, 24-29 novembre 2008, lors de la délibération sur les questions de sécurité et d'efficacité de système de navigation aérienne, a conclu dans la recommandation 6/16, *que l'OACI détermine des sources possibles de soutien technique et financier pour aider les États à mettre en œuvre des systèmes de gestion de la qualité (QMS) dans le domaine de la météorologie*. La réunion a convenu que la formation des formateurs était d'une impérieuse nécessité pour entreprendre la mise en œuvre de QMS et noté que l'OACI mènera de tels cours de formation en novembre/décembre 2010 à Dakar et à Nairobi. La réunion a reconnu les efforts passés de l'OACI, l'Organisation Mondiale de la Météorologie (OMM), la SADC et l'ASECNA ont mené des cours de formation de base dans le QMS.

4.1.7 La réunion a rappelé que les Ministres responsables de la météorologie en Afrique, lors de leur réunion en avril 2010, ont fait la Déclaration de Nairobi et se sont engagés, entre autres, à **“Prendre tous les mesures nécessaires pour veiller à ce que les services météorologiques africains répondent aux exigences de l'OACI relatives aux systèmes de gestion de la qualité (QMS) d'ici en novembre 2012.”**

4.1.8 La réunion en reconnaissant la nécessité de mettre en œuvre QMS d'une manière respectueuse des délais et durable a convenu que:

**Conclusion 4/5 Mise en œuvre du système de gestion de la qualité dans le domaine de la météorologie aéronautique dans la Région AFI**

- a) Les Directeurs de départements / Directeurs Généraux des Autorités de l'Aviation Civile en tant qu'autorités de contrôle de la sécurité à apporter un soutien administrative et institutionnel pour permettre aux fournisseurs de services météorologiques d'obtenir les ressources financiers nécessaires pour:
  - i) Envoyer des Responsables de la Qualité aux cours de formation des formateurs planifiés par

- l'OACI en novembre/décembre 2010 à Dakar et Nairobi,
- ii) Mettre œuvre le QMS en vue d'honorer la date d'application de novembre 2012 (Date cible - 50% d'ici à septembre 2011)
- b) Et inclure le coût des services météorologiques aéronautiques dans les frais de service de navigation aérienne là où cela n'a pas déjà été fait. (Date cible – 50% d'ici à juin 2011).

### **Activités du Groupe d'Action Tactiques (GAT)**

4.1.9 Les dispositions de la réunion spéciale SP AFI/08 RAN ont été rappelées à la réunion notamment la recommandation 6/7 qui, en créant le groupe d'action tactique (GAT), a exigé que tous les États AFI reconnaissent et adhèrent au mécanisme GAT et consentent aux visites requises, mener un dialogue avec eux et établir des plans d'action pour mettre en œuvre les mesures correctives pour les carences relevées.

4.1.10 Dans le même ordre d'idée, il a été rappelé qu'ATS/AIS/SAR/SG/10 (conclusion 10/02), DGCA/3 (conclusion 3/7), et finalement APIRG 17 (conclusion 17/69-70-71) ont exigé que les États, en tant qu'élément prioritaire, fassent tous les efforts pour soutenir et satisfaire les exigences du groupe GAT.

4.1.11 Des tableaux de graphiques sur les rapports des états non satisfaisants (UCR) ont été exposés à la réunion pour les années 2009 et 2010, comme ayant été pris en compte par GAT dans sa téléconférence bihebdomadaire, dans le but de réduire le nombre et la fréquence de leur apparition.

4.1.12 En considération de ce qui précède, la réunion, tout en prenant note des progrès dans les progrès en termes du nombre d'apparition d'UCR dans la région AFI, a reconnu les inquiétudes exprimées par GAT en matière du nombre élevé d'ASR/UCR et/ou des États qui ne répondent pas à ses demandes sur UCR, et en matière de nomination d'une personne dans chaque État en tant que point de contact GAT.

4.1.13 La réunion a donc convenu de la conclusion suivante:

#### **Conclusion 4/6: Activités du groupe d'action tactique (GAT)**

Les États ont été exhorté à:

- a) Désigner une personne contacte pour le GAT pour ceux qui ne l'ont pas encore fait.
- b) Enquêter sur les incidents endéans 3 mois de leurs arrivées, et fournir les rapports d'enquête au GAT
- c) Mettre en œuvre les actions correctrices
- d) Accepter les missions techniques de GAT où le besoin a été identifié

**Cette conclusion remplace la conclusion de DGCA3/8**

## **4.2 Stratégies régionales pour l'infrastructure de communication, navigation et surveillance (CNS)**

*Feuille de route pour les technologies CNS et les programmes régionaux intégrés*

4.2.1 La réunion a pris note de ce que plusieurs carences urgentes influençaient toujours l'infrastructure de la CNS dans la région, malgré le déploiement et/ou la mise à niveau des réseaux de télécommunications par

satellite régionaux mis en œuvre et exploités par l'aviation et qui utilisent des technologies modernes (tels que les réseaux AFISNET, CAFSAT, NAFISAT, SADC VSAT) appliquant des technologies modernes. Ces carences diminuent l'efficacité dans la fourniture de la gestion du trafic aérien (ATM) et a un impact négatif sur la sécurité et l'efficacité des opérations de transport aérien.

4.2.2 La réunion a reconnu l'importance des fournisseurs des services de navigation aérienne (ANSP) et des exploitants d'aéronefs d'avoir un gain rapide sur leur investissement dans les technologies CNS, et ont clairement déclarés les exigences globales qui imposent les gains opérationnels pour la mise en œuvre dans des délais déterminés pour aider les États à prendre des décisions d'investissement et à prendre des décisions à long terme.

4.2.3 La feuille de route devrait être la source d'information globale sur les décisions de mise en œuvre des technologies CNS pour toutes les parties prenantes, et il sera nécessaire d'obtenir la coopération de toutes les parties concernées. Les États AFI ont été exhorté de s'efforcer de se conformer à la feuille de route.

4.2.4 En outre, conscient du besoin de la Région AFI de se conformer aux normes internationales pour les infrastructures CNS qui soutiennent la gestion de la fourniture de la sécurité des services de trafic aérien, et du manque de réseaux de services harmonieux et interopérable ainsi que d'une base de données commune, les DGCA ont appuyé une proposition faite par l'industrie, en matière d'élaboration d'un service régional intégré ATM en vue de surmonter le morcellement et d'aider les fournisseurs de services aéronautiques (ANSP) dans la région AFI à se conformer aux dispositions de l'OACI et d'exploiter les bases de données communes disponibles. Les moyens d'obtenir de l'Union Africaine un financement à travers des partenaires bilatéraux ou multilatéraux ou le développement d'institutions pour assister dans le déploiement de tels services devraient être explorés, ce qui est conforme à l'engagement de maximiser la contribution économique de l'aviation civile en offrant à la région un transport aérien sécurisé, sûr et durable.

4.2.5 Les questions relatives au financement de la feuille de route des technologies CNS et des programmes intégrés identifiés seront discutées davantage lors d'une réunion AFCAC qui doit avoir lieu en décembre 2010.

**Conclusion 4/7:           Élaboration d'une feuille de route des technologies CNS et des programmes régionaux intégrés**

En vue d'accroître la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne dans la région Afrique-Océan Indien (AFI), le DGCA AFI:

- a) Soutien l'élaboration par l'OACI d'une feuille de route mondiale pour les technologies CNS, qui doit devenir, pour toutes les parties prenantes, la source globale d'informations sur laquelle fonder leurs décisions concernant la mise en œuvre des technologies CNS;
- b) demander au groupe APIRG :
  - i) Élaborer une feuille de route régionale pour les systèmes CNS fondée sur la feuille de route CNS mondiale de l'OACI, afin d'assister les Etats dans le traitement des carences, la mise en œuvre des initiatives du Plan mondial relatives au domaine CNS, et assurer la compatibilité entre les systèmes de navigation aérienne; et
  - ii) Préparer une note de travail pour la prochaine conférence de navigation aérienne;

**Recommandation 4/8: Feuille de route des technologies CNS – Engagement, coordination et financement**

Que:

- a) Les DGAC s'assurent qu'il est dûment tenu compte de cette feuille de route dans la planification et la mise en œuvre régionales et nationales des systèmes de navigation aérienne;
- b) Soit demandé aux DGAC de promouvoir la prise de décision collective (CDM) et le partenariat dans l'industrie aéronautique pour l'élaboration et la mise en œuvre de solutions novatrices et intégrées pour les éléments de l'infrastructure CNS, selon les priorités identifiées; et
- c) Soit demandé à l'Union Africaine à travers la CAFAC, l'OACI et d'autres institutions compétentes de faciliter les arrangements nécessaires pour le financement de programmes intégrés destinés à améliorer l'infrastructure de navigation aérienne régionale, y compris les aspects des ressources humaines, en se fondant sur la feuille de route pour les technologies CNS.

*Mise en œuvre de la navigation basée sur la performance (PBN)*

4.2.6 La réunion a rappelé les objectifs de mise en œuvre fixés par la Résolution de l'Assemblée de l'OACI A36-23, et pris note des exigences des compagnies aériennes des États AFI et des ANSP d'adopter une approche globale dans la mise en œuvre avec des procédures de guidage verticales (APV) basées sur l'utilisation de la baro-VNAV (navigation verticale) en tant que technique de navigation et octroyer les autorisations requises selon les directives de l'OACI.

**Recommandation 4/9: PBN mise en œuvre**

Les États de la région AFI et les ANSP mettent en œuvre les procédures de guidage verticales (APV) sur base de l'utilisation de baro-VNAV (navigation verticale) en tant que technique de navigation et octroyer les autorisations requises selon les directives de l'OACI.

**Point 5 de l'ordre du jour : Coopération technique et développement des ressources humaines pour l'aviation civile.**

**5.1 Mise à jour sur la mise en œuvre de COSCAP en Afrique**

5.1.1 Bien que le financement se soit relativement amélioré, il continue d'être un défi dans la mise en œuvre planifiée des activités des projets COSCAP. Le niveau de financement varie de 39% du budget pour 2010 dans l'un des projets à 100% dans un autre. Cependant, malgré ces obstacles, les projets connaissent des réalisations significatives particulièrement dans la mise à jour et dans l'élaboration de législation aérienne, de règlements, des procédures et d'autres matériaux de direction dans le domaine de l'expertise couverte par les projets. Les missions d'assistance ont été effectuées dans plusieurs États en réponse à des besoins particuliers. Des séminaires, des ateliers et la formation au travail ont été faits dans des domaines tel que le développement de la réglementation, des techniques règlementaire d'audit, d'évaluation des aéronefs étrangers. Dans les trois projets COSCAP restants (COSCAP-groupe d'accord de Banjul ayant été transformé en organisation régionale de contrôle de la sécurité, BAGOSOO) le processus de transformation des agences régionales de contrôle de la sécurité ont été initiées et étaient à plusieurs étapes de progrès. Dans les discussions, le besoin de mettre en place un mécanisme durable pour le financement a été accentué, particulièrement lorsque les projets évoluent en des structures plus permanentes telles que les organisations régionales de contrôle de la sécurité.

**Conclusion 4/10 Mettre à jour sur l'implémentation du COSCAPs en Afrique**

Le DGCA est convenu de soutenir les COSCAP en participant activement aux réunions du comité de pilotage du projet qui montre la voie et qui établit les programmes de travail des projets et de veiller au paiement dans les délais de leurs contributions aux budgets du projet (après la préparation de chaque budget pour 2011).

**5.2 Projets régionaux de coopération technique (CAPSCA)**

5.2.1 Il a été rappelé que la réunion spéciale de navigation aérienne SP RAN AFI 8 tenue à Durban, Afrique du Sud, du 24 au 29 novembre 2008, a entre autre, recommandé que les Etats adhèrent au Programme d'arrangement coopératif pour la prévention de la propagation des maladies contagieuses par voie aérienne (CAPSCA). La fin récente de la pandémie de grippe (H1N1) a révélé le manque de préparation pour face aux problèmes d'urgence en santé publique qui touchent au secteur aéronautique. Afin de gérer la mise en œuvre des plans de préparation, l'OACI a l'intention de prendre en compte, les questions idoines relatives aux urgences de santé publique dans le cadre de ses activités d'Approche de gestion continue du Programme universel de supervision de la sécurité (USOAP). Des normes et pratiques recommandées de l'OACI ainsi que des directives concernant la gestion des maladies transmissibles seront intégrées dans les Annexes 6, 9, 11, 14 et les PANS ATM.

5.2.2 Les activités principales du projet CAPSCA portent sur les visites d'assistance à effectuer aux aéroports afin de mesurer leur degré de conformité aux normes et directives de l'OACI en matière de santé et portant sur la gestion des maladies transmissibles par voie aérienne conformément aux dispositions pertinentes de l'Organisation mondiale de la Santé (2005) relatives à la préparation de la planification de la lutte contre la propagation des maladies par voie aérienne. Des conseils sont prodigués à l'endroit des administrations d'aviation civile, gestionnaires d'aéroports et exploitants d'aéronefs afin d'éliminer toute carence dans l'application et la mise en œuvre des directives édictées ainsi que la formation pour la préparation des essais des Plans d'urgence en santé publique aux aéroports. Une des réalisations importantes du projet CAPSCA a été l'excellente collaboration entre le secteur aéronautique et celui de la santé publique. L'Organisation mondiale de la Santé et d'autres Agences internationales telles que l'IATA, l'ACI, le Bureau des Nations Unies pour la coordination des actions humanitaires (OCHA), disposent toutes sur leurs sites web respectifs, de directives à travers le développement de kits pour Plans d'urgence en santé publique destinés au secteur aéronautique de même que des Plans de continuité des affaires. Le site officiel du projet CAPSCA, [www.capsca.org](http://www.capsca.org) a aussi été lancé. La réunion a déploré le faible taux d'adhésion des Etats au projet depuis son lancement il y a plus de deux ans. La réunion invite donc les Etats à participer activement au projet afin de bénéficier de son assistance dans l'élaboration de leurs plans d'urgence aux aéroports en matière de santé publique. Les Etats sont aussi invités à fournir des experts pour participer aux visites d'assistance afin de bénéficier des formations, avis et conseils prodigués durant lesdites visites. Un sentiment général de soutien a été fortement exprimé.

**Conclusion 4/11: Projets régionaux de coopération technique – CAPSCA**

- a) Que les Etats ont été invités à participer au Projet CAPSCA (d'ici à juin 2011).
- b) Note l'intérêt exprimé par les pays suivants à participer dans le projet CAPSCA – le Burundi, la RDC, la Gambie, le Kenya, le Mali et la Namibie, il a été décidé que les visites d'assistance seront au moins effectuées dans ces États.

**Action et cible: les visites d'assistance aux aéroports doivent être menées au moins dans six (6) États d'ici à la fin octobre 2011 (100%)**



### 5.3 Projets régionaux de coopération technique – Mise en œuvre de la PBN

5.3.1 La proposition de mise en œuvre de la PBN dans la région AFI a fait l'objet de recommandation par la réunion SP RAN AFI 8 de novembre 2008, ainsi que celle d'APIRG 17 tenue à Ouagadougou en aout 2010 qui l'a approuvée. Le Projet a été conçu pour donner corps et effet à la recommandation de la SP RAN AFI 8 et les conclusions d'APIRG en particulier, celles émanant des Task Force sur la PBN et le GNSS. Les domaines concernés par le projet inclus:

- a) le développement de modèles de réglementation prenant en compte les aspects GNSS et la mise en oeuvre de la PBN ;
- b) la synergie entre les Etats ayant besoin d'assistance aux fin de s'assurer de l'insertion appropriée des modèles de réglementation dans leur législation nationale respective ; et
- c) l'assistance aux Etats pour la réalisations d'actions spécifiques destinées à répondre aux exigences particulières liées à la planification régionale de la mise en œuvre de la PBN et d'accompagner les efforts des Etats à l'accomplissement des objectifs nationaux de performance.

5.3.2 Il est proposé que le projet soit mis en oeuvre en s'inspirant des modèles de type coopératif initiés par le Bureau de la Coopération Technique de l'OACI (TCB) sous la supervision d'un Comité de direction, l'implication d'Experts des Bureaux régionaux et/ou Secrétaires des Task Force concernées. Le Projet aura besoin de deux experts dont un spécialiste PBN et un juriste qui sillonneront les Etats concernés pour analyser les écarts et obstacles afin d'identifier les priorités propres à chaque Etat.

#### **Conclusion 4/12 : Projets régionaux de coopération technique – mise en œuvre de la PBN AFI**

- a) Que les Etats intéressés à participer au projet de mise œuvre de la PBN, à faire formellement savoir auprès des Bureaux régionaux ESAF et WACAF (septembre 2011) ; et
- b) Note l'intérêt exprimé par les pays suivants à participer dans le projet PBN AFI – *le Botswana, le Burundi, le Kenya, le Malawi, la Namibie et la Tanzanie. (Action et cible : les missions d'assistance des PBN doivent être effectuées dans six (6) États d'ici à fin octobre 2011 (100%))*

#### **Note sur le développement des ressources humaines de l'aviation civile**

La réunion a pris note des informations fournies sur la nouvelle politique de formation de l'aviation civile de l'OACI et sur l'acronyme révisé de Programme de TRAINAIR a nommé TRAINAIR PLUS

### **Point 6 de l'ordre du jour: Communication avec les Etats**

6.1 La réunion a échangé sur les questions de communications entre l'OACI et les Etats à l'issue de la note présentée par le Secrétariat à cet effet. Il a été souligné que la politique et la stratégie de l'OACI consistant à privilégier les échanges et la distribution de la documentation au moyen des supports électroniques, constituent des défis pour les Etats et les Bureaux régionaux. La réunion a formulé des recommandations pour surmonter les difficultés engendrées.

6.2 La réunion a également noté les difficultés et contraintes au niveau de la communication des réponses attendues des Etats et divers fournisseurs de service ainsi que l'accès et le traitement inappropriés, par voie électronique, des informations et autres ressources similaires postées sur le site web de l'OACI. En outre, il a

été convenu que les difficultés liées à l'application de procédure et/ou protocole pour les échanges avec les Etats à travers une administration ou autorité désignée devraient être acceptés, tout considérant cependant la possibilité d'exclure certains États parties prenantes impliquées dans la chaîne de communication sur des sujets exigeant leur participation/contribution.

6.3 La réunion a reconnu les efforts déployés par l'OACI pour améliorer les échanges et la fourniture d'information et des services de documentation électroniques aux Etats et à toute la communauté aéronautique internationale. Les groupements régionaux ont également soulevé leurs préoccupations sur la question et l'OACI a décidé de permettre aux différents COSCAPs et Agences régionales de supervision de la sécurité, de figurer sur les listes de distribution de la documentation et de bénéficier de codes d'accès aux sites sécurisés.

6.4 La conclusion ci-après a été adoptée :

**Conclusion 4/13: Communication avec les Etats**

Que les États qui ne l'ont pas encore fait, prennent les mesures appropriées pour:

- a) S'assurer de l'amélioration de leur infrastructure et services TIC pour une exploitation efficiente de l'internet et de la messagerie électronique;
- b) Approcher l'OACI pour l'accès aux sites sécurisés;
- c) Créer et fournir des adresses officielles de messagerie électronique;
- d) Identifier des points focaux pour les échanges avec l'OACI sur des projets/programmes spécifiques aussi bien au sein des autorités désignés que les autres partenaires, et
- e) Canaliser toutes leurs communications avec l'OACI à travers les bureaux régionaux

**Objectif et date : 100% au 30 octobre 2011.**

---

**Point 7 de l'ordre du jour: Divers****7.1 Présentations**

7.1.1 Divers délégués et organisations ont fait des présentations soulignant les activités d'intérêt dont la réunion a pris bonne note. A cet effet, elle a été informée du programme de coopération technique du gouvernement du Singapour pour l'Afrique et les délégués ont été invités à utiliser l'assistance et les services de l'académie d'aviation du Singapour pour renforcer les capacités dans la région. Plusieurs États à la réunion ont soutenu l'initiative de lancer une agence privée d'aviation au Singapour pour appuyer les fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté de manière durable.

7.1.1 La réunion a été informée par le délégué Principal du FAA / le Représentant du DOT, USA, sur des récents développements du Programme Safe Skies pour l'Afrique et les possibilités de financement disponibles pour aider les Etats à la création des Agences régionales d'enquêtes-accidents, l'amélioration des services de navigation aérienne et de la sûreté de l'aviation civile dans la région AFI. Les représentants d'Entreprise de Boeing ont fait part de ses stratégies pour réduire les divers facteurs de risques d'accident dans toutes les phases de vol et a présenté un projet de construction d'un avion de très grande capacité, le B 747 800 ainsi que sa compatibilité d'exploitation de certaines pistes existantes. De sa part, le représentant d'IATA a souligné l'engagement de son organisation sur les améliorations à apporter au niveau des services ATS et aux infrastructures aéroportuaires.

-----

## Appendice A – Liste des Participants

### Quatrième réunion des Directeurs généraux de l'Aviation Civile des Etats d'Afrique orientale et australe (ESAF) et des Etats d'Afrique occidentale et centrale (WACAF) (Matsapha, Manzini, Swaziland, 8-9 novembre 2010)

	STATE/ETAT ORGANIZATION/ ORGANISATION	NAME/NOM	DESIGNATION /TITLE	ADDRESS/ADRESSE	E-MAIL
1.	Angola	Francisco Xavier Chocolate Manuel (Workshop)	Director of Aviation Safety and Flight OPS Inspector	Rue Miguel De Melo No 96-6 Luanda, Angola	<a href="mailto:xavier.chocolate@gmail.com">xavier.chocolate@gmail.com</a>
2.		Arquimedes A Ferreira	Air Navigator Director INAVIC	Rua Miguel De Melo 96 6 <sup>th</sup> Andar, Luanda	<a href="mailto:arquimedesf@gmail.com">arquimedesf@gmail.com</a>
3.	Botswana	Mr. Oganne Maroba	Acting CEO	P.O. Box 250 Gaborone, Botswana	<a href="mailto:o.maroba@caab.bw">o.maroba@caab.bw</a>
4.		Mr. Shadrack Rakgati		caab@caab.bw	
5.	Burkina Faso	M. Moumoni Dieguimede	Directeur General de l'Aviation Civile et de la Météorologie	Direction General de l'Aviation Civile et de la Météorologie	<a href="mailto:dieguimde1@yahoo.com">dieguimde1@yahoo.com</a>
6.		M. Goama Nikiema	Directeur des Infrastructures et des Equipments	Direction General de l'Aviation Civile et de la Météorologie	
7.	Burundi	Mr. Albert Maniratunga	Deputy Director CAA Burundi	Regie des Services Aeronautique	<a href="mailto:albert.maniratunga@rsa.bdi">albert.maniratunga@rsa.bdi</a> ; <a href="mailto:maniratunga@yahoo.fr">maniratunga@yahoo.fr</a>
8.	Cameroun	Mr. Samuel Mandeng	Director of security	BP 20374 Yaounde, Cameroon	<a href="mailto:Samuel.mandeg@ccaa.aero">Samuel.mandeg@ccaa.aero</a>
9.	Cameroun	Tsamo Christien	Technical advisor	BP 6998 Yaounde, Cameroon	<a href="mailto:christien.tsamo@ccaa.aero">christien.tsamo@ccaa.aero</a>
10.	Chad	Mr. Ali Mahamat Zene Worimi	DG Adjoint Autorite d'Aviation ADAC Civile	BP 96 N'Djamena Chad	<a href="mailto:worimizene@yahoo.fr">worimizene@yahoo.fr</a>

	<b>STATE/ETAT ORGANIZATION/ ORGANISATION</b>	<b>NAME/NOM</b>	<b>DESIGNATION /TITLE</b>	<b>ADDRESS/ADRESSE</b>	<b>E-MAIL</b>
11.	Comoros	Ali Abdou Mohammed	Directeur du Transport aerien ANACM	BP 72 Moroni	<a href="mailto:Alacha78@gmail.com">Alacha78@gmail.com</a>
12.		Attoumani Mohamed	Directeur ANS, AGA AND SAR	B.P. 72 Moroni, Comoros	<a href="mailto:sharlattou@yahoo.fr">sharlattou@yahoo.fr</a>
13.	Congo Brazzaville	Mr. Dzota Serge	Directeur de la Navigation Aeriene	B.P. 128, Anac Brazzaville, Congo	<a href="mailto:sergedzota@yahoo.fr">sergedzota@yahoo.fr</a>
14.		Tsimba Francois	Chef de service des transport aeriens	BP 128, Anac Congo	<a href="mailto:7tsimba@yahoo.fr">7tsimba@yahoo.fr</a>
15.		Mr. Malanda Marinette	Chef de Division, Accords Aeriens	ANAC BP 128	<a href="mailto:malandamarinette@yahoo.fr">malandamarinette@yahoo.fr</a>
16.	Congo Democratic Republic	Richard Nyanguile	Directeur General CAA	AAC/DRC	<a href="mailto:nyarichardkas42@gmail.com">nyarichardkas42@gmail.com</a>
17.		Inspector Ndagano Jean Dieudonne	OPS Inspector GSI	AAC/DRC	<a href="mailto:jeandndagano@yahoo.fr">jeandndagano@yahoo.fr</a>
18.	France	Catlla Bernard	French Civil Aviation Director Africa	50 rue Henry Farman, France	<a href="mailto:bernard.catlla@aviation-civile.gouv.fr">bernard.catlla@aviation-civile.gouv.fr</a>
19.	Gabon	Mintsa-Mi-Owono	Directeur general adjoint	B.P. 2212 Libreville, Gabon	<a href="mailto:ermintsa@yahoo.fr">ermintsa@yahoo.fr</a> <a href="mailto:robin.mintsa@anac-gabon.com">robin.mintsa@anac-gabon.com</a>
20.	Gambia	Mr. Sulayman Jabang	Acting Director, Air Navigation Services	GCAA Banjul Int. Airport P.O. Box 285, The Gambia	<a href="mailto:junkung78@hotmail.com">junkung78@hotmail.com</a>
21.	Ghana	Kwame Mamphey (Air Cdre)	Director General Ghana Civil Aviation Authority	GCAA, KIA, ACCRA, Ghana	<a href="mailto:kmamphey@hotmail.com">kmamphey@hotmail.com</a>
22.		George Aryeetey (Grp Capt)	AVSEC Consultant Ghana Civil Aviation Authority	P.O. Box AF303 Adentan Accra, Ghana	<a href="mailto:aryeeteyowusu@yahoo.com">aryeeteyowusu@yahoo.com</a>
23.		Akatwe Emmanuel	Executive director Bagasoo	P.O. Box 114 Burma Camp Accra	<a href="mailto:ekatwe@gmail.com">ekatwe@gmail.com</a>
24.	Guinea Equatorial	Ing. Leandro Miko Angue	Director General de Aviacion Civil	Direccion General de Aviacion Civil	<a href="mailto:miko_angue@yahoo.fr">miko_angue@yahoo.fr</a>

	<b>STATE/ETAT ORGANIZATION/ ORGANISATION</b>	<b>NAME/NOM</b>	<b>DESIGNATION /TITLE</b>	<b>ADDRESS/ADRESSE</b>	<b>E-MAIL</b>
25.		Genaro Abeso Osa	Chief of AVSEC Services	Direccion General de Aviacion Civil	
26.	Kenya	Col (rtd) Hilary Kilingi Kioko	Director General Kenya Civil Aviation Authority	Jkia-Kaa Complex P.O. Box 30163 Nairobi, 100, Kenya	<a href="mailto:info@kaa.or.ke">info@kaa.or.ke</a> <a href="mailto:dg@kaa.or.ke">dg@kaa.or.ke</a> <a href="mailto:hkioko@kaa.or.ke">hkioko@kaa.or.ke</a>
27.	Lesotho	Ketso Z Moeketsi Phole Litsiba	Director of civil aviation SAR coordinator	P.O.box 629 Maseru, 100 Lesotho	<a href="mailto:director@civilair.gov.ls">director@civilair.gov.ls</a> <a href="mailto:mojiphote@yahoo.com">mojiphote@yahoo.com</a>
28.	Madagascar	M. Aubry Redia	Directeur General Adjoint	Aviation Civile de Madagascar	<a href="mailto:acm@acm.mg">acm@acm.mg</a> ; <a href="mailto:aubryredia@yahoo.fr">aubryredia@yahoo.fr</a>
29.		M. Bernard Marie Rakoto Razafindrazato	Coordonnateur des Activites de Supervision de la Securite	Aviation Civile de Madagascar	<a href="mailto:reau@acm.mg">reau@acm.mg</a> ; <a href="mailto:m_azafindrazato.b.@acm.mg">m_azafindrazato.b.@acm.mg</a>
30.	Malawi	Mr. A. C. Mtilatila	Acting Director of Civil Aviation	3 <sup>rd</sup> Floor, Capital House City Centre Lilongwe, Malawi	<a href="mailto:aviationhq@malawi.net">aviationhq@malawi.net</a> <a href="mailto:civilavi@malawi.net">civilavi@malawi.net</a>
31.		Mr. D. D. Kwatani	Airport Commandant Department of Civil Aviation	PBag B311, Capital City Lilongwe 3, Malawi	<a href="mailto:aviationhq@malawi.net">aviationhq@malawi.net</a> <a href="mailto:civilavi@malawi.net">civilavi@malawi.net</a>
32.	Mali / ASECNA	Mme Sanogo Tene Issabre	Directeur General	Agence National de l'Aviation Civile (ANAC) Mali, B.P 227 Bamako, Mali	<a href="mailto:tisanogo@yahoo.fr">tisanogo@yahoo.fr</a> <a href="mailto:tene.sanogo@anac.mali.org">tene.sanogo@anac.mali.org</a>
33.		M Youssef Yoro Traore	Chef Bureau Navigabilite et Operations	Agence National de l'Aviation Civile (ANAC) Mali, B.P 227 Bamako, Mali	<a href="mailto:youssefyoro@yahoo.fr">youssefyoro@yahoo.fr</a>
34.	Mauritius	Mr. Anand Gungah	Director of Civil Aviation	Department of Civil Aviation	<a href="mailto:civil-aviation@mail.gov.mu">civil-aviation@mail.gov.mu</a>
35.	Mozambique	Mr. Alberto T. Mabjaia	Director-General	Institute for Civil Aviation of Mozambique	<a href="mailto:iacm@tvcabo.co.mz">iacm@tvcabo.co.mz</a>

	<b>STATE/ETAT ORGANIZATION/ ORGANISATION</b>	<b>NAME/NOM</b>	<b>DESIGNATION /TITLE</b>	<b>ADDRESS/ADRESSE</b>	<b>E-MAIL</b>
36.		Mr. Jeremia Francisco Chitoquico	...	Institute for Civil Aviation of Mozambique	<a href="mailto:iacm@tvcabo.co.mz">iacm@tvcabo.co.mz</a>
37.	Namibia	Mr. Bethel T Mujetenga	Director of Civil Aviation	P.O. Box 24279 Windhoek	<a href="mailto:btmujetenga@yahoo.com">btmujetenga@yahoo.com</a> <a href="mailto:director@dca.com.na">director@dca.com.na</a> ;
38.		Mr. Godfried Matroos	Acting Chief Air Traffic Controller	Department of Civil aviation	<a href="mailto:catco@dca.com.na">catco@dca.com.na</a>
39.		Mrs. Wendy Mueller	Chief Aviation Security	P.O. Box 80522 Windhoek	<a href="mailto:kangumineb@dca.com.na">kangumineb@dca.com.na</a>
40.		Mrs. Maimouna Tal-Ndure	ICAO Airworthiness Advisor	Department of Civil Aviation P/Bag 12003, Ausspanplatz Windhoek, Namibia	<a href="mailto:taal-ndurem@dca.com.na">taal-ndurem@dca.com.na</a>
41.		Mr. Daniel Mwilima Matengu	Acting Chief of Airworthiness	P/te Bag 120003, Ausspanplatz, Windhoek, Namibia	<a href="mailto:matengu@dca.com.na">matengu@dca.com.na</a>
42.		Capt Kaukungwa Onesmus L	Flight Operations Inspector Department of Civil Aviation	Priv Bag 12003 Ausspanplatz Windhoek, Namibia	<a href="mailto:kaungwa@dca.com.na">kaungwa@dca.com.na</a>
43.	Niger	Mr. Boukary Malam Mousapha	Directeur de l'Aviation Civile	Direction de l'Aviation Civile	<a href="mailto:boukarmal@yahoo.fr">boukarmal@yahoo.fr</a> <a href="mailto:dacniger@intnet.ne">dacniger@intnet.ne</a>
44.	Rwanda	Dr. Richard Masozera	Director General		<a href="mailto:rmasozera@caa.gov.rw">rmasozera@caa.gov.rw</a> <a href="mailto:newmatsi@yahoo.com">newmatsi@yahoo.com</a>
45.	Sao Tome	Mr. Marcos Angelo Vaz da Conceicao	...	B.P. 97, Sao Tome e Principe	<a href="mailto:inac@cstome.net">inac@cstome.net</a>
46.	Seychelles	Mr. Dobin Samson	Head of Security	Seychelles Civil Aviation Authority	<a href="mailto:dsamson@scaa.sc">dsamson@scaa.sc</a>
47.	Singapore	Mr. Bong Kim Pin	Representative on ICAO Council	Singapore Delegation to ICAO	<a href="mailto:bongkp@yahoo.com">bongkp@yahoo.com</a>
48.	South Africa	Mr. George Mahllalela	Director General: Transport	Department of Transport, South Africa	<a href="mailto:multilateral@dot.gov.za">multilateral@dot.gov.za</a>
49.		Mr. M. D. T. Peege	Representative on ICAO Council	South Africa Delegation to ICAO	<a href="mailto:zpeege@icao.int">zpeege@icao.int</a>

	STATE/ETAT ORGANIZATION/ ORGANISATION	NAME/NOM	DESIGNATION /TITLE	ADDRESS/ADRESSE	E-MAIL
				999 Univerty Str Montreal Canada	
50.		Mr. Anton Richman	General Manager: Department of Air Safety Operations South Africa	SACAA Pvt Bag X73 Halfway House 1685, RSA	<a href="mailto:richmana@caa.co.za">richmana@caa.co.za</a>
51.		Mr. Vivendra Lochan	Chief Operating Officer, Airlines	Airlines Association of Southern Africa	<a href="mailto:aasa@global.co.za">aasa@global.co.za</a>
52.		Mr. Metse Ralephenya	Director: Multilateral Affairs	Department of Transport 159 Struben Street Pretoria, South Africa	<a href="mailto:ralephem@dot.gov.za">ralephem@dot.gov.za</a>
53.		Mr. Levers Mabaso	Director: Monitoring & Compliance	P.O. Box Pretoria, 0001, South Africa	<a href="mailto:mabasol@dot.gov.za">mabasol@dot.gov.za</a>
54.		Mr. Ben Naidoo	Manager, Technical Training	Airports Company, South Africa	<a href="mailto:ben.naidoo@airports.co.za">ben.naidoo@airports.co.za</a>
55.		<i>Mr. Zakhele Thwala (SADC-SAR)</i>	...	...	<a href="mailto:thwalaz@dot.gov.za">thwalaz@dot.gov.za</a>
56.		<i>Mr. Patrick Modiba (SADC-SAR)</i>	Director Search and Rescue Department of Transport	P/Bag X193 Pretoria, South Africa	<a href="mailto:madibap@dot.gov.za">madibap@dot.gov.za</a>
57.		<i>Mr. Johnny Smith (SADC-SAR)</i>	...	South Africa	...
58.		<i>Mr. Santjie White (SADC-SAR)</i>	Acting Chief RCC SASAR South Africa	P.O.Box 1 Bonearo Park, South Africa	<a href="mailto:santjiew@atns.co.za">santjiew@atns.co.za</a>
59.	Swaziland	Mr. Douglas Litchfield	Swaziland Civil Aviation Authority	Swaziland Civil Aviation Authority	<a href="mailto:info@swacaa.co.sz">info@swacaa.co.sz</a>
60.		Sibongile Nkonyane	Legal advisor	Swaziland Civil Aviation Authority	<a href="mailto:sibongile@swacaa.co.sz">sibongile@swacaa.co.sz</a>
61.		Sibusiso Lokotfwayo	Engineer aircraft	P.O. Box 1807; Manzini	<a href="mailto:sbuloks@yahoo.co.uk">sbuloks@yahoo.co.uk</a>



	<b>STATE/ETAT ORGANIZATION/ ORGANISATION</b>	<b>NAME/NOM</b>	<b>DESIGNATION /TITLE</b>	<b>ADDRESS/ADRESSE</b>	<b>E-MAIL</b>
62.		Samson Mbhamali	Finanace director	PO Box 361; The Gables Ezulwini; Swaziland	<a href="mailto:Samson@swacaa.co.sz">Samson@swacaa.co.sz</a>
63.		Solomon Dube	Director General	Swaziland Civil Aviation Authority	<a href="mailto:info@swacaa.co.sz">info@swacaa.co.sz</a> <a href="mailto:solomon@swacaa.co.sz">solomon@swacaa.co.sz</a>
64.		Sabelo Dlamini	Marketing and corporate affairs director	Swaziland Civil Aviation Authority	<a href="mailto:info@swacaa.co.sz">info@swacaa.co.sz</a>
65.		Dlamini Richard	SWACCA Director Board Chairman	PO Box 361; The Gables Ezulwini; Swaziland	<a href="mailto:Richard@africaonline.co.sz">Richard@africaonline.co.sz</a>
66.		Mnisi Sifiso	Economist	PO Box 361; The Gables Ezulwini; Swaziland	<a href="mailto:spm nisi@swacca.co.sz">spm nisi@swacca.co.sz</a>
67.		Jabu L ngubane	Airport Manager	PO BOX 89 Kwamseni	<a href="mailto:matsaphairport@realnet.co.sz">matsaphairport@realnet.co.s z</a>
68.		Simo Shongwe	Air Traffic Controller	P.O. Box 89 Kawluseni, Swaziland	<a href="mailto:simoshoe@yahoo.com">simoshoe@yahoo.com</a>
69.	Tanzania, United Republic	Mr. John Njawa	Director, Safety and Security Regulation	P.O Box 2819 Dar Es Salaam, Tanzania	<a href="mailto:ijnjawa@tcaa.go.tz">ijnjawa@tcaa.go.tz</a>
70.	Togo	Mr. Dobou Kwadjo Sedem	Directeur du transport aerien.	B.P. 2699 Lome, Togo	<a href="mailto:gdebou@yahoo.fr">gdebou@yahoo.fr</a>
71.	Uganda	Mr. Wenceslaus Rama Makuza	Managing Director Civil Aviation Authority	P.O. Box 5536 Kampala, Uganda	<a href="mailto:wrmakuza@caa.co.ug">wrmakuza@caa.co.ug</a>
72.		Mr. Milton Emmanuel Tumusiime	Civil Aviation Authority Manager, Flight Safety Standards	CAA, ENTEBBE Airport PO BOX 5536 Kampala, UGANDA	<a href="mailto:mtmusiime@caa.co.ug">mtmusiime@caa.co.ug</a>
73.	Zambia	Kenneth Sunga Silavwe	Director of Civil Aviation	P.O. Box 50137 Lusaka, Zambia	<a href="mailto:aviationdca@coppernet.zm">aviationdca@coppernet.zm</a>
74.	Zimbabwe	David Chawota	General Manager CEO	Civil Aviation Authority of Zimbabwe (CAAZ) P/te bag CY 7716 HARARE	<a href="mailto:dchawota@caaz.co.zw">dchawota@caaz.co.zw</a>
75.		Norman Sanyanga	Head of aviation security Civil Aviation Authority	Civil Aviation Authority of Zimbabwe (CAAZ)	<a href="mailto:sanyanga@caaz.co.zw">sanyanga@caaz.co.zw</a> <a href="mailto:sanyangan@yahoo.com">sanyangan@yahoo.com</a>

	STATE/ETAT ORGANIZATION/ ORGANISATION	NAME/NOM	DESIGNATION /TITLE	ADDRESS/ADRESSE	E-MAIL
<b>ORGANIZATIONS INTERNATIONALES/ INTERNATIONALES ORGANIZATIONS/ COMPAGNIES AERIENNES</b>					
76.	AFCAC/ CAFAC	Djibo Boubacar	Secetaire General	15 Rue de la Republique Dakar	<a href="mailto:bdjibo@afcac.org">bdjibo@afcac.org</a>
77.	AFCAC/ CAFAC	Fidelis Onyeyiri	...	15 Rue de la Republique Dakar	<a href="mailto:fconyeyiri@afcac.org">fconyeyiri@afcac.org</a>
78.	AFRAA	Dr. Elijah Chingosho	Director Safety, Technical & Training	African Airline Association P.O. Box 20116 Nairobi, 00200, Kenya	<a href="mailto:chingoshoe@hotmail.com">chingoshoe@hotmail.com</a>
79.	BOEING	Mr. Chamsou Andjorin	Director, Aviation Safety AFRICA	Boeing International Corporation PNB Ministries Post Office...	<a href="mailto:chamsou.andjorin@boeing.com">chamsou.andjorin@boeing.com</a>
80.	BOEING	Mr. Jerry Robinson (& Mrs. Elfreda Robinson)	7478 Special advisor in Africa	Boeing International Corporation	<a href="mailto:jerry.j.robinson@boeing.com">jerry.j.robinson@boeing.com</a>
81.	SADC	Mr. Jonathan Majakwara	Senior Program Manager Air Transport	Prt Bag 0095 Gaborone, Botswana	<a href="mailto:jmajakwara@sadc.int">jmajakwara@sadc.int</a>
82.	COSCAP SADC	Mr, Cliff ELBL	FLT.OPS.EXPERT PROJ.COORDINATOR	...	<a href="mailto:celbl@caab.co.bw">celbl@caab.co.bw</a> ;
83.	EAC-CASSOA	Mr. Mtesigwa Mugo	...	P.O. Box 873 Entebbe, Uganda	<a href="mailto:mmaugo@cassoa.org">mmaugo@cassoa.org</a>
84.	EASA-EU	Mr. Yves Koning	International Cooperation Officer EASA, Germany	Posfach 101253 50452 Cologne, Germany	<a href="mailto:yves.koning@easa.europa.eu">yves.koning@easa.europa.eu</a>
85.	IATA	Tanja Grobotek	Assistant Director, Safety Operations and Infrastructure, AFI	Post net suite 167 Pvt Bag X9906 Sandton, 2146 Johannesburg, South Africa	<a href="mailto:grobotekt@iafra.org">grobotekt@iafra.org</a>
86.	SITA	Mr. Getaneh Desta Woldemichael	Director – Sales Development	18 Eglin Rd, Sunninghill, Johannesburg, RSA	<a href="mailto:desta.getane@sita.aero">desta.getane@sita.aero</a>

	<b>STATE/ETAT ORGANIZATION/ ORGANISATION</b>	<b>NAME/NOM</b>	<b>DESIGNATION /TITLE</b>	<b>ADDRESS/ADRESSE</b>	<b>E-MAIL</b>
87.	UEMOA	Mr. Salambere Raphael Marie	Chef de Division du Transport	UEMOA	<a href="mailto:Salambere333r@yahoo.fr">Salambere333r@yahoo.fr</a>
88.		Mr. Djagouassi Jacques	Inspecteur Regional Navigabilite / Team Leader	CAOSCAP UEMOA	<a href="mailto:jaques.djagouassi@coscap-uemoa.org">jaques.djagouassi@coscap- uemoa.org</a>
89.	USA/DOT	Ms. Cornelia Wilson- Hunter	Manager, Safe Skies for Africa Programme	US Department of Transportation	<a href="mailto:cornelia.hunter@dot.gov">cornelia.hunter@dot.gov</a>
90.		Mr. Jason Hill	International Transportation Specialist	US Department of Transportation	<a href="mailto:jason.hill@dot.gov">jason.hill@dot.gov</a>
91.	USA/FAA	Mr. Steve Creamer (Head of Delegation)	Director, Africa, Europe & Middle East Office	Federal Aviation Administration Boulevard du Regent 27 Brussels, INTL 1000	<a href="mailto:steve.creamer@faa.gov">steve.creamer@faa.gov</a> ;
92.		Ms Moira Keane	FAA Senior Representative in Africa	US Embassy Dakar	<a href="mailto:mo.keane@faa.gov">mo.keane@faa.gov</a> ;
93.		Mr. Garrison Russel	Transportation Security Administration Representative (East Africa)	USA/FAA	<a href="mailto:Garrison.russell@faa.gov">Garrison.russell@faa.gov</a> ;
94.	USA/DHS	Mr. Ronald J. Malin	FAA Academy	US Consulate General 1 Sandton Drive Sandton, Johannesburg	<a href="mailto:ronald.malin@dhs.gov">ronald.malin@dhs.gov</a>
95.		Sherry Reese	Manager Airport and International Training USA/FAA	65005 MacArthur Boulevard Bldg 5, Room 215 Oklahoma City, 73125	<a href="mailto:sherry.reese@faa.gov">sherry.reese@faa.gov</a> ;
96.	USA NTSB	Mr Dennis L Jones	Senior air safety investigator	National Transport Safety Bd 490 l'enfant plaza Ent Washington.DC 20594 USA	<a href="mailto:Dennis.jones@ntsb.gov">Dennis.jones@ntsb.gov</a> ;
<b>SECRETARIAT</b>					
97.	ICAO Montreal	Mohammed Elamiri	Deputy Director, Air	3482 Holton	<a href="mailto:melamiri@icao.int">melamiri@icao.int</a>

	STATE/ETAT ORGANIZATION/ ORGANISATION	NAME/NOM	DESIGNATION /TITLE	ADDRESS/ADRESSE	E-MAIL
			Navigation Bureau	Montreal, Canada	
98.		Ms. C.J. Collins	...	ICAO HQ. Montreal, Canada	<a href="mailto:cjcollins@icao.int">cjcollins@icao.int</a>
99.	ICAO Office Dakar	Mr. Amadou Guitteye	Regional Director	WACAF Office, Dakar, Senegal	<a href="mailto:aguitteye@dakar.icao.int">aguitteye@dakar.icao.int</a> <a href="mailto:icaowacaf@dakar.icao.int">icaowacaf@dakar.icao.int</a>
100.		Mr. Mam Sait Jallow	Deputy Regional Director	WACAF Office, Dakar, Senegal	<a href="mailto:mjallow@dakar.icao.int">mjallow@dakar.icao.int</a>
101.		Mr. S. Marafa	Regional Officer, ATM	WACAF Office, Dakar, Senegal	<a href="mailto:smarafa@dakar.icao.int">smarafa@dakar.icao.int</a>
102.		Mr. A. Dolo	Regional Officer, AVSEC	WACAF Office, Dakar, Senegal	<a href="mailto:adolo@dakar.icao.int">adolo@dakar.icao.int</a>
103.		Mrs. Bernadette Gafari	SS/ RO/Assistant	WACAF Office, Dakar, Senegal	<a href="mailto:bgafari@dakar.icao.int">bgafari@dakar.icao.int</a>
104.		Mr. N'Diaga Seck	ADM – Support/Assistant	WACAF Office, Dakar, Senegal	<a href="mailto:nseck@dakar.icao.int">nseck@dakar.icao.int</a>
105.		ICAO Office Nairobi	Mr. Geoffrey Moshabesha	Regional Director	ESAF Office, Nairobi , Kenya
106.	Mr. Boitshoko Sekwati		Deputy Regional Director	ESAF Office, Nairobi , Kenya	<a href="mailto:boitshoko.sekwati@icao.unon.org">boitshoko.sekwati@icao.unon.org</a>
107.	Mr. Lambert Ndiwaita		ESAF Nairobi	ESAF Office, Nairobi , Kenya	<a href="mailto:lambert.ndiwatia@icao.unon.org">lambert.ndiwatia@icao.unon.org</a>
108.	Ms. Nancy Onyedim		Regional Officer, TC	ESAF Office, Nairobi , Kenya	<a href="mailto:nancy.onyedim@icao.unon.org">nancy.onyedim@icao.unon.org</a>
109.	Mr. Justus Nyunja		Regional Officer, AVSEC	ESAF Office, Nairobi , Kenya	<a href="mailto:justus.nyunja@icao.unon.org">justus.nyunja@icao.unon.org</a>
110.	Mr. Prosper Zoomintoo		Regional Officer, CNS	ESAF Office, Nairobi , Kenya	<a href="mailto:prosper.zoomintoo@icao.unon.org">prosper.zoomintoo@icao.unon.org</a>
111.	Mrs. Rosemary		PA to Regional Director	ESAF Office, Nairobi , Kenya	<a href="mailto:rosemary.muhanji@icao.unon.org">rosemary.muhanji@icao.unon.org</a>

	STATE/ETAT ORGANIZATION/ ORGANISATION	NAME/NOM	DESIGNATION /TITLE	ADDRESS/ADRESSE	E-MAIL
		Muhanji			<a href="#">.org</a>
112.		Mrs. Josephine Waweru	Administrative Assistant	ESAF Office, Nairobi , Kenya	<a href="mailto:josephine.waweru@icao.unon.org">josephine.waweru@icao.unon.org</a>
113.	ICAO ACIP	Cpt Haile Belai	Chief ACIP ICAO	ESAF Office, Nairobi , Kenya	<a href="mailto:haile.belai@icao.unon.org">haile.belai@icao.unon.org</a>
114.		Mr. O. Manjang	Regional Officer, AIR	WACAF Office, Dakar, Senegal	<a href="mailto:omanjang@dakar.icao.int">omanjang@dakar.icao.int</a>
115.	ICAO UEA	Mr Brian Day	SAR Consultant	c/o GCAA, P.O. Box 6558 Abu Dabi, UAE	<a href="mailto:brianday@brianday.aero">brianday@brianday.aero</a>
116.	Interpreters/Translators	Dr. Vincent Otaba Were	Interpreter	Tamarind Translators Ltd, P O Box 28199- 00200 NBI	<a href="mailto:werevo@yahoo.com">werevo@yahoo.com</a>
117.		Kenneth B. Mwakundia	Interpreter	Tamarind Translators Ltd, P O Box 28199- 00200 NBI	<a href="mailto:kmwak@yahoo.com">kmwak@yahoo.com</a>
118.		Weru Macharia	Interpreter	Tamarind Translators Ltd, P O Box 28199- 00200 NBI	<a href="mailto:werum@hotmail.com">werum@hotmail.com</a>
119.		Theophan Marube OBAIGWA	Translator	Tamarind Translators Ltd, P O Box 28199- 00200 NBI	<a href="mailto:theophanm@yahoo.com">theophanm@yahoo.com</a>
120.		Jean Paul Temahagali	Translator	Tamarind Translators Ltd, P O Box 28199- 00200 NBI	<a href="mailto:jptema@yahoo.co.uk">jptema@yahoo.co.uk</a>

-----

## Appendice B – Conclusions DGCA

### Conclusions de DGCA/4- réintégré

Conclusions Pendantes de DGCA/3 (Concl. No)	Résolutions & Actions Proposées (Titre & Texte)	Cible de Performance/Date limite d'exécution	Responsabilité
	<b>OACI USOAP: Revue globale des résultats régionaux et des actions correctrices par les États</b>		
2.2	Que:  Les États améliorent le niveau moyen de mise en œuvre des éléments cruciaux 1, 2, 5, 6, 7 et 8.	30% au 30oct. 2011	L'exécution par les États – l'Assistance par le COSCAP et le suivi assuré par l'OACI.
	<b>OACI USAP: Revue des résultats régionaux et des actions correctrices par les États</b>		
3.2	Que: Une attention particulière devrait être accordée à l'élaboration et à la promulgation du Programme de la Sûreté de l'Aviation Civile (NCASP), du Programme Nationale du Contrôle de la Qualité (NQCP), et du Programme de Sûreté d'Aéroport, respectivement.	Au 30 oct. 2011, tous les États auraient promulgué NCASP, NQCP et ASP	L'exécution par les États et le suivi assuré par l'OACI
	<b>Coopération régionale et initiative de mise en œuvre de la sécurité et de la sûreté de l'aviation (COSCAP/CASP)</b>		
4.2	Que: Les États qui participent aux projets COSCAP existants devraient renforcer leur participation aux activités du programme et en assurer le suivi.	Au moins 75% des activités du projet selon le plan de travail devraient être mis en œuvre dans chaque cycle de planification.	L'exécution par les États, l'assistance par le COSCAP et le suivi assuré par l'OACI

<b>Conclusions Pendantes de DGCA/3 (Concl. No)</b>	<b>Résolutions &amp; Actions Proposées (Titre &amp; Texte)</b>	<b>Cible de Performance/Date limite d'exécution</b>	<b>Responsabilité</b>
4.4	Les Etats devraient prendre des mesures pour créer des équipes régionales de sécurité de l'aviation sur la plateforme des projets COSCAP ou des organisations régionales de sécurité.	Création d'au moins 5 RAST (basés sur COSCAP) dans la région par fin octobre 2011	Exécution par les États, suivi assuré par l'OACI
4.5	Les États qui sont en mesure de le faire devraient accélérer les efforts pour démarrer un projet CASP et les autres États pourraient éventuellement s'y joindre. Le démarrage pourrait se faire avec une gamme réduite d'activités à accroître dans le temps.	Démarrage au moins de deux projets CASP dans la région par fin 2011.	Exécution par les États, suivi assuré par l'OACI
4.6	Les administrations d'aviation des Etats doivent coordonner avec les partenaires concernés, y compris les compagnies aériennes et les fournisseurs de services de la navigation aérienne pour réduire significativement les sorties de piste, accidents/incidents. A cet effet les Etats sont encouragés à prendre part aux séminaires/ateliers de formation.	Réduction de 50% des Taux de Sortie de Piste (RE) au 31 octobre 2011.	Exécution par les États, les compagnies aériennes et ANSP; coordination par IATA; suivi par l'OACI.
4.7	Les autorités de l'aviation civile des Etats en coordination avec les compagnies aériennes doivent prendre les actions appropriées pour réduire sensiblement le taux d'accident/incidents graves d'aviation résultant de la perte de contrôle. A cet effet il est demandé aux Etats et aux compagnies aériennes d'accéder aux documents relatifs à la perte de contrôle (Ex : MYBOEING flot).	Réduction de 50% des accidents/incidents graves résultant de la perte de contrôle au 31 oct. 2011.	Exécution par les États, les compagnies aériennes et les ANSP; coordination par IATA; suivi assuré par l'OACI.
4.8	Les Etats doivent: Mettre en œuvre la standardisation introduite par l'amendement 32 de l'Annexe 6 pour supprimer le besoin de spécifications d'opérateurs étrangers et;	50% des États doivent effectuer 32 amendements conformement aux AOC par fin 2011; 100% des États doivent effectuer 32 amendement conformement aux AOC pour le 1 <sup>er</sup> jan. 2012 et	Exécution par les États/les compagnies aériennes, la coordination par Boeing et l'OACI pour le suivi.

<b>Conclusions Pendantes de DGCA/3 (Concl. No)</b>	<b>Résolutions &amp; Actions Proposées (Titre &amp; Texte)</b>	<b>Cible de Performance/Date limite d'exécution</b>	<b>Responsabilité</b>
	Apporter leur soutien au développement du registre international en communiquant les AOC et les spécifications opérationnelles qu'ils émettent.	L'OACI et IATA doivent finaliser l'enregistrement international pour fin 2011 pour la pleine participation des États à fin 2012.	
4.9	Les États concernés et les partenaires d'aviation doivent supporter et utiliser les initiatives et programmes existants tels que ceux de l'IATA (IOSA, ISAGO, STEADES, IPSOA) et sensibiliser d'avantage les opérateurs de la Région AFI conformément aux recommandations de l'OACI SP AFI RAN de 2008.	IOSA: 10 États par fin 2011, ISAGO, 10 États par fin 2011, STEADES: 10 États, IPSOA: 5 États en 2011	Exécution par les États/les compagnies aériennes
4.10	Les Etats doivent développer et fournir à l'OACI leurs plans nationaux PBN, conformément à la Résolution de l'Assemblée A36-23.	100% des États au 31 mars 2011.	Exécution par les États/les compagnies aériennes
	<b>Création d'organisations régionales de supervision de la sécurité de l'aviation et d'enquêtes sur les accidents (RSOO et RAIA)</b>		
5.1	Que: Que les États prennent les mesures nécessaires pour la mise en commun de leurs ressources par la création d'organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO) et d'agences régionales d'enquêtes sur les accidents (RAIA) en utilisant les regroupements régionaux existants et/ou les COSCAP comme moyen le plus viable de faire face collectivement à leurs obligations internationales de supervision de la sécurité de façon efficace et durable. Quant aux Etats qui n'appartiennent à aucun regroupement, ils doivent faire l'effort de se regrouper pour créer des RSOO et des RAIA ou se joindre à ceux déjà existants.	Deux cadres pour la mise en place de RSOO par les États actuellement couverts par la plateforme existante doivent être achevés au 30 octobre 2011.  Les sous-régions qui n'appartiennent à une plateforme établie s'engagent et établissent des arrangements pratiques pour la mise en place du cadre de	L'Exécution par les États, le suivi par l'OACI.



Conclusions Pendantes de DGCA/3 (Concl. No)	Résolutions & Actions Proposées (Titre & Texte)	Cible de Performance/Date limite d'exécution	Responsabilité
		RSOO au 30 octobre 2011  Deux cadres pour la mise en place de RAIA doivent être achevés au 30 octobre 2011.	
5.2	Les Etats devraient élaborer des Programmes étatiques de Sécurité (SSP)	Des programmes régionaux de sécurité sont mis au point pour 30% des régions au 30 octobre 2011.	Exécution par les États, le suivi assuré par l'OACI.
5.3	L'Industrie devrait mettre en œuvre les SMS	Systèmes de gestion de sécurité mis en place dans au moins 25% des États au 30 octobre 2011.	L'exécution par les Fournisseurs de services, le suivi assuré par les États et l'OACI.
5.4	S'engager à mettre sur pied au minimum quatre centres d'Excellence pour la médecine aéronautique en utilisant les organisations régionales existantes de sécurité de l'aviation comme plateforme dans les deux prochaines années, et ensuite chaque année.	Établir un Centre d'excellence pour AVMED (avec le personnel) dans chacune des deux régions de l'OACI (FASR / WACAF) à la fin octobre 2011	Exécution par les États, suivi assuré par l'OACI
	<b>Besoins de formation et de capacités en matière de sécurité/sûreté de l'aviation</b>		
7.2.1	Que: Les États améliorent le niveau moyen de mise en œuvre des CE 3 et 4 en établissant des politiques de formation, des dossiers de formation et en appliquant des programmes de formation cohérents.	Augmenter la conformité globale de 30% au 30 octobre 2011	La mise en œuvre par les États, l'assistance de COSCAP, le suivi assuré par l'OACI
7.2.2	Nécessité d'une coopération accrue entre les centres de formation à la sûreté de la région.	Tenir un forum de coordination des Directeurs AFI ASTC, le 31 juillet	La mise en œuvre par l'ASTC et l'OACI

<b>Conclusions Pendantes de DGCA/3 (Concl. No)</b>	<b>Résolutions &amp; Actions Proposées (Titre &amp; Texte)</b>	<b>Cible de Performance/Date limite d'exécution</b>	<b>Responsabilité</b>
		2011.	
	<b>Activités du Groupe d'Actions Tactiques (TAG)</b>		
8. 1	Que: Tous les États devraient désigner une personne contact à l'équipe TAG.	100% des points de contact (POC) nommées au 31 jan. 2011.	Exécution par les États, la coordination par IATA, le suivi assuré par l'OACI.
8.2	Tous les États devraient répondre aux questions envoyées par le TAG conformément à la Recommandation 6/7 de AFI RAN.	Au moins 90% de réponses au 31 mars 2011.	Exécution par les États, la coordination par IATA, le suivi assuré par l'OACI.

**Conclusions de DGCA/4**

<b>Concl. No</b>	<b>Résolutions &amp; Actions Proposées (Titre &amp; Texte)</b>	<b>Cible de Performance/Date limite d'exécution</b>	<b>Responsabilité</b>
	<b>Sécurité de l'aviation</b>		
2.1	Que les ROST dans les deux bureaux régionaux de l'OACI mènent des missions d'assistance pour identifier les États ESAF et WACAF des régions.	14 missions dans les États en 2011 (au moins 90% en oct. 2011)	Mise en œuvre par l'OACI, ESAF/WACAF et facilitation par les États.
2.2	Tenir une réunion de lancement pour mettre en œuvre le Groupe régional pour la sécurité de l'aviation (RASG-AFI)	Organiser une réunion RASG-AFI d'ici fin juillet 2011	A organiser par l'OACI en consultation avec les États (membres RASG-AFI)
2.3	Que les centres de formation soient encouragés à: i. Participer aux activités du Groupe de Travail des Experts de Formation dans l'Aviation (TEWG); ii. Mettre en place une association des organisations africaines de formation en aviation iii. harmoniser et normaliser la formation en aviation; et iv. Faire la promotion d'un système commun africain d'accréditation de la formation en aviation.	Effectuer au moins 2 réunions de TEWG d'ici au 30 oct. 2010.	A organiser par l'OACI, l'AFCAC et les ATSC.
	<b>Sûreté de l'aviation</b>		
3.1	Que les États participent au Point de Contact (POC) de l'AVSEC pour échanger et partager les informations.	Chaque État nomme au moins trois POC d'ici jusqu'au 1 <sup>er</sup> janvier 2011	La mise en œuvre par les États, le suivi assuré par l'AFCAC et l'OACI.
3.2	Les États doivent s'efforcer de signer, ratifier et incorporer dans leur législation nationale la Convention et le Protocole de Beijing adoptés le 10 septembre 2010.	Au moins 40% des États ont signé d'ici à oct. 2011; ratifier et incorporer dans la législation nationale d'ici à oct. 2012.	La mise en œuvre par les États, le suivi assuré par l'AFCAC et l'OACI.
	<b>Navigation aérienne</b>		

4.1	L'OACI suit la mise des recommandations/conclusions de l'APIRG et des autres réunions régionales en utilisant le formulaire adopté pour le repérage.	Les États doivent remplir et soumettre le formulaire de repérage de la mise en œuvre tous les six mois (juin/déc. 2011 et par après).	La mise en œuvre par les États, le suivi assuré par l'OACI.
	<b>MET</b>		
4.2	Que les États : Mettre en œuvre les QMS dans le domaine MET des services aéronautiques pour honorer la date d'application de nov. 2012;  Participation de l'OACI au cours de formation des formateurs en matière MET QMS (Dakar, nov. /déc. 2010);  Inclure les coûts des services météorologiques aéronautiques dans les frais des services de la navigation aérienne.	Mise en œuvre d'au moins de 50% par les États d'ici à sept. 2011;  Les responsables de la qualité MET de l'Etat doivent participer au cours de formation des formateurs à Dakar et à Nairobi;  Mise en œuvre d'au moins de 50% par les États d'ici à juin 2011;	Mise en œuvre par les États et les ANSP et le suivi assuré par l'OACI.
	<b>Activités du Groupe d'action tactique (GAT)</b>		
4.3	Que les États: Mènent des enquêtes sur les incidents de sécurité endéans 3 mois de leur arrivée ou après qu'ils aient été signalés et soumettre le rapport d'enquête à GAT; Accepter que les missions techniques GAT là où le besoin a été identifié	By 31 <sup>st</sup> Jan 2011, 50% of concerned Les États doivent faire les enquêtes sur les incidents de sécurité endéans 3 mois et fournir les rapports au GAT.	La mise en œuvre est faite par les États ; l'IATA est chargée de la coordination et l'OACI assure le suivi.
	<b>Élaboration d'une feuille de route des technologies CNS et des programmes régionaux intégrés</b>		
4.4	Que les États: Soutiennent l'élaboration par l'OACI d'une feuille de route mondiale pour les technologies CNS, qui doit devenir, pour	Réalisation à 50% d'ici à octobre 2011	Mise en œuvre par les États et le suivi assuré par l'OACI

	<p>toutes les parties prenantes, la source globale d'informations sur laquelle fonder leurs décisions concernant la mise en œuvre des technologies CNS;</p> <p>demander au APIRG d'élaborer une feuille de route régionale pour les systèmes CNS fondée sur la feuille de route CNS mondiale de l'OACI, afin d'assister les Etats dans le traitement des carences, la mise en œuvre des initiatives du Plan mondial relatives de navigation aérienne</p> <p>A travers DGCA veiller à une bonne prise de conscience de la feuille de route dans de planification régionale/nationale, et dans la mise en place des systèmes navigation aérienne, et promouvoir la prise de décision collaborative et le partenariat industriel intégré des infrastructures CNS</p>		
4.5	<p>Que les arrangements pour la mise en œuvre des programmes intégrés pour renforcer les infrastructures de la navigation aérienne régionale soit facilité par l'UA à travers l'AFCAC et l'OACI.</p>	<p>Mobilisation de 50% des fonds nécessaires d'ici à la fin de 2011</p>	<p>UA / AFCAC / OACI</p>
	<p><b>Mise en œuvre de PBN</b></p>		
4.6	<p>Les États et les ANSP mettent en œuvre les procédures des approches par direction verticale (APV) basées sur baro-VNAV, et octroient les autorisations nécessaires selon les directives de l'OACI.</p>	<p>50% des États l'ayant mis en place d'ici à oct. 2011.</p>	<p>Mise en œuvre par les États et les ANSP, le suivi assuré par l'OACI et l'IATA.</p>
	<p><b>Coopération technique et développement des ressources humaines pour l'aviation civile de l'OACI</b></p>		
5.1	<p>Que les États soutiennent COSCAP en participant activement aux réunions du comité de pilotage et en veillant au paiement de contribution dans les délais.</p>	<p>Au moins 50% du budget annuel reçu au début de chaque année</p>	<p>Mise en œuvre par les États et le suivi par l'OACI.</p>
5.2	<p>a) Que les États joindre les projets de CAPSCA ;</p> <p>b) Noter l'intérêt exprimé par les Etats suivants pour participer dans le Projet de CAPSCA - Burundi, DRC, Gambie, Kenya,</p>	<p>Au moins 50% des États rejoignent les projets CAPSCA d'ici à juin 2011.</p>	<p>Mise en œuvre par les États et le suivi par l'OACI.</p>

	Mali et Namibie, il a été décidé que les visites d'assistance seront dirigées à ces Etats comme le minimum.		
5.3	<p>Que les Etats qui sont intéressé dans le projet de PBN soumet une indication formelle d'intérêt pour participer dans le projet à ICAO ESAF et aux Bureaux de WACAF (par le 30 septembre 2011),</p> <p>Notant l'intérêt exprimé par les états suivants pour participer dans le Projet de PBN D'AFI - Botswana, Burundi, Kenya, Malawi, Namibie et la Tanzanie, il a été décidé que les visites d'assistance seront dirigées à ces Etats comme un le minimum.</p>	Les États indiquent formellement leur intérêt à l'OACI à travers ses bureaux régionaux (ESAF/WACAF) d'ici à sept. 2011.	Mise en œuvre par les États et le suivi par l'OACI.
	<b>Communication avec les États</b>		
6.1	<p>Que les Etats qui n'ont pas fait déjà prend approprié si des étapes Améliorer les infrastructures/services TI pour l'utilisation efficace de l'internet/e-mail;</p> <p>Se rapprocher de l'OACI pour l'accès aux sites pertinents</p> <p>Créer des adresses e-mail officielles; et</p> <p>Identifier les points focaux pour faciliter la communication qui relate aux projets/programmes spécifiques dans les autorités désignées et entités de parieurs ; et</p> <p>. Diriger toutes leurs communications avec ICAO par les Bureaux Régionaux</p>	Date/date limite 100% des Etats par 30 Oct. 2011.	Mise en œuvre par les États et le suivi par l'OACI.

## Appendice C – Mandat Suggéré des Groupes Régionaux de Sécurité de L'aviation (RASG)

### 1. Établissement

1.1 Comme dans le cas du mécanisme du groupe régional de planification et de mise en œuvre (APIRG), le Groupe régional de sécurité de l'aviation – Afrique-Océan Indien (RASG-AFI) est établi et se réunira selon les besoins. Le RASG-AFI sera responsable de la coordination et du suivi de la mise en œuvre réussie de toutes les initiatives de sécurité dans la Région AFI.

### 2. Composition

2.1 Les États contractants admis à participer en qualité de membres aux réunions d'un RASG sont les suivants :

- a) ceux dont le territoire métropolitain ou des dépendances sont situés, en totalité ou en partie, dans la zone géographique sur laquelle doivent porter les travaux des réunions ;
- b) ceux qui sont situés hors de cette zone géographique et :
  1. qui ont informé l'OACI que des aéronefs inscrits à leur registre national ou des aéronefs utilisés par un exploitant dont le siège principal ou la résidence permanente se trouve sur leur territoire effectuent ou effectueront probablement des vols aboutissant dans cette zone géographique ; ou
  2. qui mettent en œuvre des installations et des services intéressant cette zone géographique.

2.2 Les États contractants qui n'entrent pas dans les catégories ci-dessus et les États non contractants peuvent assister aux réunions des RASG à titre d'observateurs.

2.2.1 Les exploitants d'aéronefs, les organisations internationales, les organismes de maintenance et de réparation, les organisations régionales, les organismes de formation, les aviateurs, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne et tout autre organisme/représentant connexe seront invités à assister aux réunions des RASG en tant qu'observateurs.

2.2.2 Les membres et les observateurs agiront comme des partenaires au sein des RASG, et leur engagement commun est une condition du succès de l'amélioration de la sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale. Les directeurs régionaux rempliront les fonctions de secrétaire des RASG.

2.2.3 Les deux directeurs régionaux de la Région se partagent sans possibilité de cumul les fonctions de secrétaire du RASG et de secrétaire d'APIRG afin d'équilibrer les responsabilités du Secrétariat entre ces deux groupes.

### 3. Ressources

3.1 Un administrateur du siège (ANB) participera aux réunions du RASG et veillera à leur soutien. Il assurera l'interface entre le RASG et la Commission de navigation aérienne et présentera les rapports des réunions du RASG à la Commission/au Conseil pour examen et harmonisation.

3.2 Le RASG-AFI désignera les deux experts régionaux chargés de la sécurité des vols pour servir comme point focal pour toutes les activités du RASG-AFI et suivre les progrès, et proposer l'assistance la ou cela est nécessaire.

### 4. Programme De Travail

4.1 Le RASG établira et exécutera un programme de travail qui appuie un cadre régional de performance en vue d'une gestion de la sécurité sur la base du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR). Les rapports des réunions des RASG seront examinés par la Commission sur une base régulière et par le Conseil s'il y a lieu.

4.2 En utilisant le GASP et la GASR, le RASG tirera parti des travaux déjà accomplis par les États et les organisations sous-régionales en place, telles que les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) et les organismes régionaux de supervision de la sécurité (RSOO), et il appuiera l'établissement et le fonctionnement d'un système régional de sécurité fondé sur les performances en :

- analysant les renseignements sur la sécurité et les dangers concernant l'aviation civile au niveau régional et examinant les plans d'action établis dans la région pour faire face aux dangers constatés ;
- facilitant le partage des renseignements sur la sécurité et des expériences entre tous les acteurs ;
- réduisant les cas de double emploi en encourageant la collaboration, la coopération et le partage des ressources ;
- assurant le suivi des activités du GASP/de la GASR, selon les besoins ;
- assurant la coordination sur les questions de sécurité avec APIRG et les autres PIRG concernés;
- fournissant une rétro-information à l'OACI en vue de l'amélioration continue et de la tenue à jour du cadre de sécurité mondial.

-----



## Appendice D – Modèle de poursuite du suivi

État \_\_\_\_\_ Période de mise à jour

Concl./ Déc. No.	Titre	Texte	Action prise/ planifiée par l'État	Identifier les entraves à la mise en œuvre et prendre la décision à cet égard
C 16/5 SO: A	Mise en œuvre des Dispositions de l'OACI sur les Compétences Linguistiques;	Que: En tant que question d'urgence, les États concernés mettent en œuvre l'intention de la Résolution de l'Assemblée A36-11 et les Normes de l'Annexe 1, Annexe 6, Annexe 10 et Annexe 11 en réponse à la lettre d'État de l'OACI AN 12/44.6-07/68 datée le 26 octobre 2007; Les États mettent en œuvre les dispositions linguistiques avec un niveau élevé de priorité et veille à ce que l'équipage technique, les contrôleurs de la circulation aérienne et les opérateurs de station aéronautique concernés dans les opérations internationales maintiennent une compétence linguistique au moins équivalent au Niveau Opérationnel 4 de l'OACI; et Les États fournissent à l'OACI les données sur leur niveau de mise en œuvre des exigences de la Compétence Linguistique.	<i>exemple</i>  <i>Plan de mise en œuvre y inclus les mesures provisoires d'atténuation des risques est élaboré et publié</i>  <i>Les données sur le niveau de mise en œuvre sont communiquées au Bureau</i>	<i>exemple</i>  <i>Entraves: la rotation du personnel, le manque de ressources en matière de contrôleurs aérien</i>  <i>Mesures prises: Engagement et formation</i>

Décembre 20...