



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Réf: ES AN 1/6.4 - 0718

16 octobre 2013

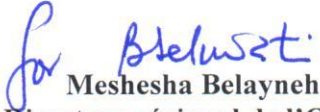
Sujet: Dixième réunion du Sous-groupe de Planification Opérationnelle d'Aérodrome (AOP/SG/10) (Nairobi, Kenya, 5-7 août 2013)

Madame, Monsieur,

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint le rapport de la dixième réunion du Sous-groupe de Planification Opérationnelle d'Aérodrome (AOP/SG/10) qui s'est tenue à Nairobi, Kenya, du 5 au 7 août 2013. Le rapport est également accessible sur le site Web du Bureau Régional de l'OACI à Nairobi (ESAF): <http://www.icao.int/regionalOffices/Nairobi/meetings>.

Je vous serais alors reconnaissant des mesures nécessaires que vous prendrez, s'il y a lieu, sur les domaines qui concernent votre état/organisation.

Veillez agréer, Madame, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.


Meshesha Belayneh
Directeur régional de l'OACI
Bureau Afrique orientale et australe

Pièce jointes: Rapport de la Réunion

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



RAPPORT DE LA

DIXIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE LA PLANIFICATION OPÉRATIONNELLE D'AÉRODROME (AOP/SG/10)

(Nairobi, Kenya, 5-7 Août 2013)

LES APPELLATIONS EMPLOYEES DANS CETTE PUBLICATION ET LA PRESENTATION DES ELEMENTS 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 FRONTIERES OU LIMITES.

LISTE DES ABRÉVIATIONS

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

A) Abréviations contenues dans le Tableau AOP

A1 : Généralités

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

A2: Aides de radionavigation

ILS	Système d'atterrissage aux instruments ;
VOR	Radiophare omnidirectionnel à très haute fréquence ;
NDB/L	Radiophare non directionnel / radiobalise LF/MF ;

A3 : Aides lumineuses

PA	Approche de précision X (c.à.d. indiqué par 1, 2, 3 si la catégorie diffère de celle de la piste) ;
SA	Dispositif lumineux d'approche simplifié ;
VA	Indicateur visuel de pente d'approche (indiqué par 'L ' si PAPI, ou T-VASIS « S » si PAPI ou APAPI) ;
RWY	Balisage lumineux de bord, de seuil ou d'extrémité de piste ;
CLL	Balisage lumineux d'axe de piste ;
TDZ	Balisage lumineux de zone de toucher des roues ;
TE	Balisage lumineux de bord de voie de circulation ;
TC	Balisage lumineux axial de voie de circulation ;
STB	Balisage lumineux de barre d'arrêt ;
B	Phare d'identification d'aérodrome ;

A4 : Marques d'identification

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

A5 : Portée visuelle de piste

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

B) : Autres abréviations

AFI	Région Afrique - Océan Indien;
ANP	Plan de navigation aérienne;
FASID	Document de mise en œuvre des installations et services;
ASECNA	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar ;
SADC	Conférence pour le développement de l'Afrique australe;
ESAF	Région Afrique orientale et australe;
WACAF	Région Afrique occidentale et centrale;
APIRG	Groupe de planification et de mise en œuvre pour la région AFI ;

TABLE DES MATIÈRES

PREMIÈRE PARTIE : DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Date et lieu de la réunion	1
Ouverture de la Réunion.....	1
Bureau et Secrétariat.....	1
Langues de travail... ..	1
Ordre du jour	2

DEUXIÈME PARTIE: RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

Point 1 de l'ordre du jour: Suivi des conclusions et décisions d'APIRG restées en vigueur dans le domaine AOP.	3
Point 2 de l'ordre du jour: Examen du Plan de navigation aérienne de la Région AFI	4
Point 3 de l'ordre du jour: Le Programme Universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).....	5
Point 4 de l'ordre du jour: Programmes de sécurité des piste	6
Point 5 de l'ordre du jour: Le concept ASBU.....	8
Point 6 de l'ordre du jour: Programme APEX OACI/ACI.	10
Point 7 de l'ordre du jour: Objectives de sécurité de haut niveau – Conférence Ministérielle d'Abuja, 2012.....	12
Point 8 de l'ordre du jour: s Examen des Termes de Référence du Sous-groupe AOP pour appuyer les objectifs stratégiques de l'OACI	14
Point 9 de l'ordre du jour: Questions diverses.. ..	15

APPENDICE

Appendice A: Liste des Participants

PROJET DE CONCLUSIONS/DÉCISIONS

Projet de conclusion 10/1: Formation des inspecteurs d'aérodrome.....	3
Projet de conclusion 10/2: Examen de la liste des aéroports Internationaux.....	4
Projet de conclusion 10/3: Les audits universels de supervision de la Sécurité (USOAP)	5
Projet de conclusion 10/4: Programmes de Sécurité des pistes.....	7
Projet de conclusion 10/5: Atelier régional sur la méthodologie ASBU.....	9
Projet de conclusion 10/6: Le programme APEX de l' OACI et de l'ACI.....	11
Projet de conclusion 10/7: Objectifs cibles de sécurité de haut-niveau - Conférence ministérielle d'Abuja 2012.....	12
Projet de Décision 10/1: Concept de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU)	8

LISTE DES DECISIONS RÉDIGÉES AUPARAVANT ET CONCLUSIONS/DECISION FORMULÉES

CONCLUSIONS/DECISIONS REDIGEE AUPARAVANT	PROJET DE CONCLUSIONS/DECISIONS FORMULEE
<p>Demandes de formation des inspecteurs d'aérodrome au Plan AFI :</p> <p>Il est conclu que les États qui souhaitent bénéficier davantage de la formation au titre du Plan AFI de l'OACI (Cours de gestion intégrée de la sécurité, Cours d' inspecteurs d'aérodrome, Cours de certification d'aérodrome, etc.) devront envoyer leurs demandes aux bureaux régionaux de l'OACI, et là où cela est possible, coordonner ces demandes avec d'autres Etats au bénéfice de l'ensemble de la région. Lorsque ces cours sont organisés, les Etats doivent inclure des participants provenant « des organismes de réglementation » et « des exploitants d'aérodrome ».</p>	<p>Projet de conclusion 10/1: Formation des inspecteurs d'aérodrome :</p> <p>Il est conclu que :</p> <p>a) les États qui souhaitent bénéficier davantage de la formation de l'OACI (cours de gestion intégrée de la sécurité, cours d'inspecteurs d'aérodrome, cours de certification d'aérodrome, etc.) devraient adresser leurs demandes aux Bureaux Régionaux de l'OACI, et là où cela est possible, coordonner ces demandes avec d'autres États au bénéfice de l'ensemble de la région et que lorsque ces cours sont organisés, les États devraient inclure des participants provenant «des organismes de réglementation» et « des exploitants d'aérodrome » et « les exploitants aériennes »; et</p> <p>b) Il est conclu que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) qui ont développé les systèmes de formation des inspecteurs d'aérodrome devront les partager avec les autres.</p>
<p>Mandat du sous-groupe de la planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG)</p> <p>Il est décidé que le mandat du Sous-groupe AOP soit amendé pour y inclure "la surveillance des surfaces de limitation d'obstacles", "la sécurité des pistes" et " la planification et conception des aérodromes".</p>	<p>Mandat du sous-groupe de la planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG)</p> <p><i>Le mandat a été amendé comme l'indique le point 8 de l'ordre du jour.</i></p>
<p>Les audits universels de supervision de la sécurité</p> <p>Il est conclu que:</p> <p>a) les États, en particulier ceux qui sont mentionnés sur la liste ARRB, soient invités instamment à accroître leurs efforts pour mettre en œuvre les Plans d'Actions Correctrices (CAP) ;</p>	<p>Les audits universels de supervision de la sécurité (USOAP)</p> <p>Il est décidé que:</p> <p>a) les États, en particulier ceux qui sont mentionnés sur la liste du MARB, soient invités instamment à accroître leurs efforts pour développer les Plans d'Actions Correctrices (CAP) qui répondent pleinement aux conclusions de l'audit et mettent en œuvre toutes les actions correctrices;</p>

CONCLUSIONS/DECISIONS REDIGEE AUPARAVANT	PROJET DE CONCLUSIONS/DECISIONS FORMULEE
<p>b) les États, en particulier ceux qui sont mentionnés dans la liste ARRB, soient invités instamment à participer efficacement aux efforts déployés par les Bureaux Régionaux pour élaborer des plans d'action spécifiques aux États pour une assistance coordonnée;</p> <p>c) les États soient invités instamment à appuyer les efforts de l'OACI pour coordonner la création d'Organisations Régionales de Supervision de la Sécurité (RSOO);</p> <p>d) les États qui sont en mesure de signer le protocole d'accord avec la CAFAC soient encouragés à appuyer le système AFI-CIS et à offrir leurs inspecteurs pour se joindre au pool, afin d'assister d'autres États; et</p> <p>e) les États soient encouragés à inclure des participants aussi bien de l'organisme de réglementation que des exploitants d'aéroport lorsqu'ils identifient les candidats aux activités de formation de l'OACI.</p>	<p>b) les États, en particulier ceux qui sont mentionnés dans la liste MARB, soient invités instamment à participer efficacement aux efforts déployés par les Bureaux Régionaux pour élaborer des plans d'action spécifiques aux États pour une assistance coordonnée;</p> <p>c) les États qui ont établis les Organisations Régionales de Supervision de la Sécurité (RSOO) devraient veiller à ce qu'ils mettent en œuvre les conditions de service appropriés pour assurer l'attraction et la rétention des experts techniques et;</p> <p>d) Le système AFI-CIS devrait développer une capacité suffisante pour fournir des services de supervision de la sécurité des aéroports aux États participants.</p>
<p>Sécurité des pistes Il est décidé que:</p> <p>les États prévoient de participer aux séminaires régionaux sur la sécurité des pistes qui seront organisés dans la région; et que les États demandent à tous les aéroports internationaux de mettre en place des équipes de sécurité des pistes ayant pour mandat de surveiller les incursions sur piste ainsi que les accidents et incidents de la sortie des pistes et de proposer de manière proactive des mesures d'atténuation.</p>	<p>Sécurité des pistes</p> <p>Le projet de conclusion figure sous le point 4 de l'ordre du jour.</p>

PREMIÈRE PARTIE : DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Date et lieu de la réunion

1.1 La Dixième réunion du Sous-groupe de Planification Opérationnelle d'Aérodrome (AOP/SG/10) s'est tenue à Nairobi, Kenya, du 5 au 7 août 2013. La réunion a enregistré la participation de quarante-cinq (45) délégués provenant de treize (13) Etats et quatre (4) organisations régionales et internationales. La liste des participants est jointe à l'**Appendice A** au présent rapport.

Ouverture de la Réunion

1.2 M. Boitshoko Sekwati, Directeur Régional Adjoint du Bureau ESAF, Nairobi a ouvert la réunion au nom de M. Meshesha Belayneh, Directeur Régional du Bureau de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe (Nairobi).

1.3 Dans ses remarques liminaires, M. Sekwati a souhaité la bienvenue aux participants. Il a remercié les participants pour leur présence massive et pour le travail accompli dans la région pour améliorer la sécurité et a reconnu les efforts fournis par les États et les organisations pour faire participer leurs fonctionnaires à la réunion.

1.4 M. Sekwati a souligné que l'objectif principal de la réunion était d'examiner la performance des États de la région AFI sur la mise en œuvre des Conclusions et décisions d'APIRG concernant dans le domaine AOP. Il s'agissait aussi de la mise à jour du Plan de Navigation Aérienne AFI et examen d'état d'avancement des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité par les États de la région AFI, basé sur les rapports de l'OACI du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) dans le domaine de l'AOP. Il a indiqué que la réunion devait élaborer les objectifs régionaux du concept de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et examiner la mise en œuvre du programme de sécurité des pistes.

1.5 Enfin, M. Sekwati a formellement ouvert la réunion et souhaité aux participants une issue fructueuse sur leurs délibérations.

Bureau et Secrétariat

1.6 La réunion a été présidée par Madame Truphosa A. Chocho, Responsable, Règlementation ANS/ Aérodromes de l'Autorité de l'Aviation Civile du Kenya (KCAA). Elle était assistée par M. Lambert Ndiwaita, Expert régional Aérodromes et Aides au Sol (AGA), du bureau régional de l'OACI pour l'Afrique orientale et australe (ESAF) et M. Arthemon Ndikumana, Expert régional Aérodromes et Aides au Sol (AGA), du bureau régional de l'OACI pour l'Afrique occidentale et centrale (WACAF).

Langue de Travail et Documentation

1.7 La réunion s'est déroulée en français et en anglais et la documentation de la réunion a été diffusée dans les deux langues. Les services de traduction et d'interprétation simultanée étaient assurés.

Ordre du jour

1.8 La réunion a adopté l'ordre du jour indiqué ci-dessous :

- Point 1 de l'ordre du jour:** Suivi des conclusions et décisions d'APIRG restées en vigueur dans le domaine AOP.
- Point 2 De L'ordre Du Jour:** Examen du Plan de Navigation Aérienne de La Région AFI.
- Point 3 de l'ordre du jour:** Le Programme Universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).
- Point 4 de l'ordre du jour:** Programmes de sécurité des pistes.
- Point 5 de l'ordre du jour:** Le concept ASBU.
- Point 6 de l'ordre du jour:** Programme APEX OACI/ACI.
- Point 7 de l'ordre du jour:** Objectifs cibles de sécurité de haut niveau – Conférence Ministérielle d'Abuja, 2012.
- Point 8 de l'ordre du jour:** Examen des Termes de Référence du Sous-groupe AOP pour appuyer les objectifs stratégiques de l'OACI.
- Point 9 de l'ordre du jour:** Questions diverses. Toute autre question non spécifiée et non couverte par les points ci-dessus de l'ordre du jour devrait être traitée sous ce point.

DEUXIÈME PARTIE: RAPPORT SUR LES POINTS DE L'ORDRE DU JOUR

Point 1 de l'ordre du jour: Suivi des conclusions et décisions d'APIRG restées en vigueur dans le domaine AOP

1.1 Généralités

1.1.1 Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion a examiné l'état de mise en œuvre dans toute la région AFI des réunions antérieures d'APIRG. Il a été noté que bien que des progrès substantiels aient été réalisés, il y avait toujours des défis à surmonter. Après discussion, la réunion a formulé le projet de conclusion suivant concernant les réunions antérieures:

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

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

Point 2 De l'ordre du Jour: Examen du Plan de Navigation Aérienne de La Région AFI

2.1 La réunion a revisité ce problème de longue date en ce qui concerne l'existence, dans la liste des aéroports internationaux du plan de Navigation Aérienne AFI, de certains aéroports qui ne reçoivent pas actuellement et ne prévoient non plus de recevoir, dans un future proche, de vols réguliers internationaux. La priorité n'est donc pas accordée à ces aéroports dans l'allocation des ressources et par conséquent ils sont donc mal équipés. En conséquence ces aérodromes continuent à rester avec carences pendant une longue période. Lors de la septième réunion du sous-groupe de planification opérationnelle d'aérodromes (AOP/SG/7) tenue à Dakar du 10 au 13 juillet 2007, il a été convenu qu'il était nécessaire d'avoir un examen régulier de la liste des aérodromes internationaux listés dans l'ANP AFI. Plusieurs tentatives ont depuis lors été initiées par le Secrétariat pour que les États à mettent en œuvre cette décision. Dans de nombreux cas les États ont maintenu la liste et fait seulement commentaires éditoriaux, principalement associés aux noms des aérodromes désignés. La réunion a reconnu que des circonstances particulières en Afrique exigent parfois, que des vols s'effectuent de part d'autres des frontières, ce qui signifie techniquement que ces vols sont internationaux. Les aérodromes à destination ou en provenance de ces vols sont par la définition de l'annexe 9 des aérodromes internationaux ; et certains Etats les incluent dans leur liste des aérodromes internationaux à des fins du plan AFI de planification (AFI ANP). Mais en raison du volume faible de trafic et de la taille des avions utilisés, ces aérodromes sont mal équipés.

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

La réunion a formulé le projet de conclusion suivant :

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

Il est conclu que l'OACI devrait, là où il a obtenu la communication officielle des États, procéder à l'amendement du Doc 7474 Vol. I, ANP AFI - Liste des aérodromes internationaux, en conformité avec la procédure d'amendement de l'ANP de base approuvée par le Conseil; et

Point 3 de l'ordre du jour: Le Programme Universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)

3.1 La réunion a reconnu que le programme universel des audits de supervision de la sécurité (USOAP) a incontestablement contribué à l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile internationale par la promotion de la mise en œuvre systématique par les États des normes et pratiques recommandées de l'OACI liées à la sécurité. Le processus fondamental et testé au fil du temps d'identification des carences dans les audits de supervision de la sécurité, encourageant les États à élaborer et mettre en œuvre des plans pour corriger les déficiences et analyser les résultats de l'audit en vue de créer un guide pour les améliorations futures, est la pierre angulaire de la réussite de l'USOAP. La transparence et le partage des informations associées à l'évolution du programme d'audit ont également contribué à améliorer la sécurité. La disponibilité dégagée et rapide, impartiale et fiable des informations de sécurité est essentielle pour la prise de décision et les investissements rentable et judicieux des ressources humaines et financières.

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

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

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

Il est conclu que:

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

Point 4 de l'ordre du jour: Programmes de sécurité des pistes

4.1 La réunion a noté la résolution A37-6 de la 37^{ème} session de l'Assemblée qui s'est tenue à Montréal, Canada du 28 septembre au 8 octobre 2010 exhortant les États à prendre des mesures pour renforcer la sécurité des pistes, y compris la mise en place des programmes de sécurité de piste à l'aide d'une approche multidisciplinaire, qui comprend au moins les régulateurs, les exploitants d'aéronefs, les prestataires de services de la navigation aérienne, les exploitants d'aérodrome, les pilotes et avionneurs pour prévenir et atténuer les effets des sorties de piste, incursions sur piste et autres événements liés à la sécurité de piste. Au titre des programmes de sécurité de piste, les États devraient surveiller les événements de sécurité de piste et de précurseurs connexes dans le cadre du système de collecte et de traitement de données de sécurité.

4.2 Les programmes de sécurité de piste devraient reposer sur la gestion de la sécurité inter-organisations y compris la création d'équipes locales de sécurité de piste qui portent sur la prévention et l'atténuation des sorties de piste, des incursions sur piste et autres événements liés à la sécurité de piste.

4.3 La réunion a noté avec satisfaction le fait qu'un Symposium mondial de sécurité de piste (GRSS) s'est tenu à Montréal, Canada, du 24 au 26 mai 2011. Le colloque a été un premier pas important dans la coordination d'un effort mondial pour améliorer la sécurité de piste en identifiant ce qu'un État peut faire pour améliorer la sécurité piste, y compris la détermination d'un cadre commun pour l'amélioration de la sécurité de piste. Lors du symposium, des questions importantes relatives à la sécurité de piste ont été identifiées. Il est à noter qu'il n'y a pas de solution unique pour tous. Les propositions développées par l'OACI doivent tenir compte des conditions locales, mais aussi être normalisées et harmonisées pour assurer l'interopérabilité. Les sorties de piste et les incursions sur piste sont les principaux défis mais d'autres aspects tels que la collision des oiseaux et les FOD ne doivent pas être négligés. La GRSS recommandait la tenue des séminaires de sécurité de la piste (RRSS) au niveau régional et jusqu'ici il y a eu deux RRSS dans la Région AFI, la première a eu lieu au Cap, Afrique du Sud les 29 et 30 octobre 2012 tandis que le second a eu lieu en avril 10-12 à Agadir, Maroc. D'une façon générale, les résultats et les recommandations des deux réunions étaient que les États sont encouragés à créer des équipes de la sécurité de piste (RST).

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

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

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

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

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

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

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

Il est conclu que :

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

Point 5 de l'ordre du jour: Concept de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU)

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

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

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

5.3 Le plan d'action régional pour les ASBU est un document de transition et devra être approuvée par les PIRG respectifs et par la suite être convenablement reflétée dans les Plans Régionaux de Navigation Aérienne respectifs. La réunion a pris note qu'un atelier régional de l'ASBU devait se tenir à Nairobi du 21 au 25 octobre 2013 au cours duquel sera discuté le projet de plan d'action régional afin de l'apprêter pour la présentation et l'approbation à l'APIRG/19 qui se tiendra à Dakar du 28 au 31 octobre 2013.

5.4 La réunion a mis en place un groupe de travail pour élaborer des catégories et des priorités de modules du Bloc 0 de l'ASBU pour la Région AFI dans le domaine de l'exploitation d'aéroports et une série connexe de formulaires de compte-rendu de navigation aérienne (ANRF) pour les modules du Bloc 0, avec des objectifs, des cibles, et des défis de performance, des dates de mise en œuvre ainsi que les facteurs de mesure des avantages. Compte tenu du temps qui reste pour mener à bien cette tâche, la réunion a formulé la décision et le projet de conclusion comme suit :

Décision 10/1 : Concept de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU)

Le Sous-groupe AOP crée un groupe de travail ASBU comprenant : Kenya, Afrique du Sud, IFALPA, IFATCA et ASECNA qui sera coordonné par le Secrétariat de l'OACI dont le mandat consiste à:

- a) Examiner les catégories et les priorités des modules du Bloc 0 de l'ASBU et décider de ce qui convient le mieux pour la région AFI; et
- b) Examiner les formulaires de compte-rendu de la navigation aérienne (ANRF) et vérifier que toutes les informations qui figurent actuellement dans les formulaires des cadres de performances (PFF) du rapport de la réunion SP AFI RAN/08 de l'OACI (Doc 9930) sont bien présentés; et s'assurer que les dates cibles soient actualisées et alignées sur les modules du Bloc 0 des ASBU relatifs à l'exploitation des aérodrômes.

Projet de conclusion 10/5: Atelier régional sur la méthodologie (ASBU)

Il est conclu que les Etats soient encouragés à participer à l'Atelier régional sur les ASBU qui se tiendra à Nairobi, Kenya du 21 au 25 octobre 2013 afin de contribuer efficacement à l'élaboration du plan d'action régional AFI aligné sur les ASBU a soumettre pour approbation à la réunion APIRG/19 qui se tiendra au Sénégal, Dakar du 28 au 31 octobre 2013.

Point 6 de l'ordre jour: Programme d'Excellence d'Aéroport (APEX) OACI-ACI

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

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

- Soutenir le développement du programme APEX en sécurité, afin d'aider les aéroports du monde entier à identifier et à résoudre leurs vulnérabilités en matière de sécurité;
- Exécuter des projets conjoints d'assistance technique;
- Echanger régulièrement des informations et données relatives à la sécurité tout en ayant un accès mutuel aux bases de données respectives;
- Echanger les experts et organiser des cours de formation; et
- Promouvoir la coopération régionale.

6.3 Le programme APEX en sécurité est fondé sur les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 14 de l'OACI et les meilleures pratiques de l'ACI. Elle se présente sous la forme d'un processus de revue par les pairs appelé Revue de la sécurité, qui comprend une auto-évaluation du niveau de sécurité, une analyse des écarts, des solutions recommandées et l'élaboration d'un plan d'action après une visite sur le terrain à un aéroport (l'«aéroport hôte») qui a demandé une assistance pour améliorer son niveau de sécurité.. La réunion a noté que l'ACI a déjà fini la phase pilote du programme APEX, qui incluait les revues de la sécurité effectuées à Lomé (Togo), San Pedro Sula (Honduras), Maputo (Mozambique), Lusaka (Zambie), Jakarta (Indonésie) et Cluj-Napoca (Roumanie). Le programme APEX en sécurité est entré dans sa phase de mise en œuvre effective au quatrième trimestre de 2012. La réunion a reconnu les avantages liés au programme APEX, tels que l'accès aux experts, la formation, les ateliers et les séminaires, les groupes de travail aux niveaux local, régional et international. Les capacités de supervision de l'État seront renforcées, car l'aéroport qui aura participé au programme APEX manifestera un niveau plus élevé de conformité aux SARP et aux règlements nationaux en vigueur. Le programme APEX offre une opportunité unique aux aéroports pour évaluer le niveau réel de la sécurité d'une manière non-punitif et totalement inclusive, tout en s'assurant que leurs besoins en matière de sécurité sont pris en considération et que des solutions appropriées sont élaborées. Les aéroports qui font l'objet d'une revue bénéficient des meilleures pratiques de l'ACI, de l'expertise opérationnelle d'aéroports pairs et d'autres partenaires du programme, ainsi que de la contribution de l'OACI. La réunion a ainsi formulé le projet de conclusion qui suit:

Projet de conclusion 10/6: Programme d'Excellence d'aéroport (APEX) de l'OACI-ACI

Il est conclu que les Etats:

- a) **Soutiennent les activités du programme APEX en sécurité sur les aéroports de la Région AFI;**
- b) **Encouragent les exploitants d'aérodrome de contacter l'ACI en vue de solliciter une assistance technique à travers le programme APEX; et recommandent aux exploitants d'aérodrome dans la Région AFI de participer aux activités des revues de la sécurité du programme APEX et échanger les informations sur la sécurité ;**
- c) **Encouragent la mise en commun des compétences des Etats en vue d'effectuer des audits de certification des aérodromes, compte tenu du manque des ressources humaines disponibles au niveau national;**
- d) **Encouragent le partage d'expériences entre l'OACI, les Etats, les projets COSCAP et les organisations de supervision de la sécurité de l'aviation civile régionales ; et**
- e) **Encouragent la participation de ces organisations dans le programme APEX.**

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

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

Point 7 de l'ordre jour: Objectifs cibles de sécurité de haut-niveau - Conférence Ministérielle d'Abuja 2012

7.1 Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion a été informée de l'issue de la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation civile en Afrique qui a eu lieu au Transcorp Hilton Hotel à Abuja au Nigeria, du 16 au 20 juillet 2012. Plus de 250 personnes ont participé, représentant 38 Etats et 15 organisations internationales. Lors de cette conférence, des objectifs cibles de sécurité de l'aviation, spécifiques et mesurables, ont été établis afin d'améliorer les normes de sécurité et de mettre en œuvre toutes les initiatives de sécurité dans la région. Les objectifs cibles de sécurité avec le Plan d'Action sur la sécurité de l'aviation en Afrique ont aussi inclus les problèmes récemment identifiés qui pourraient menacer la sécurité de l'aviation dans la Région AFI. Ces objectifs cibles sont considérés comme réalistes, réalisables et mesurables. L'élaboration de ces objectifs cibles est centré sur les Etats membres qui doivent se les approprier avec une implication implicite des organismes continentaux/sous régionaux, de l'industrie de l'aviation et des partenaires. La plupart des Plans d'Action de l'OACI spécifiques aux États et élaborés après que la Conférence Ministérielle d'Abuja ait été tenue, incluent la mise en œuvre des objectifs cibles de sécurité.

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

- réduire de 50% les accidents et incidents graves liés à la piste d'ici fin 2015;
- Retrait de tous les Problèmes Grave de Sécurité existants avant juillet 2013 et de tous nouveaux PGS dans un délai de 12 mois;
- Renforcez les pouvoirs d'autonomie de gestion de l'AAC, avec des sources de financement et des ressources viables pour conduire une supervision de sécurité effective et une réglementation de l'industrie de l'aviation d'ici fin de décembre 2013;
- Mise en œuvre des Plans d'Action spécifique de l'OACI. Avant fin 2013 ;
- Augmenter progressivement le EI des éléments cruciaux de supervision de la sécurité à au moins 60% d'ici fin 2017;
- Mettre en œuvre le Programme National de Sécurité de l'Etat (PNS) et assurer que tous les Fournisseurs de Service mettent en œuvre le Système de Gestion de la Sécurité (SGS) d'ici la fin de 2015;
- Certifier tous les Aéroports Internationaux d'ici fin 2015;
- Exigez de tous les transporteurs nationaux d'accomplir un audit de sécurité opérationnelle de l'IATA (IOSA) d'ici fin 2015.

En conséquence, la réunion a formulé un projet de conclusion:

**Projet de conclusion 10/7: Objectifs cibles de sécurité de haut niveau –
Conférence Ministérielle d’Abuja, 2012**

Il est conclu qu’il soit:

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

Point 8 de l'ordre jour: Examen du Mandat du sous-groupe de la planification opérationnelle d'aérodrome (AOP/SG) à l'appui des objectifs stratégiques de l'OACI

8.1. Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion a examiné le mandat et le programme future du sous-groupe dans le but d'incorporer toutes les activités appuyant les objectifs stratégiques de l'OACI. La réunion a modifié le point 1.3 du mandat pour inclure la contribution du sous-groupe au concept ASBU comme indiqué dans l'Appendice ci-dessous.

Appendice 1

MANDAT, PROGRAMME DE TRAVAIL ET COMPOSITION DU SOUS-GROUPE DE PLANIFICATION OPERATIONNELLE D'AERODROME (AOP/SG)

1. Mandat

1.1 Dans le domaine de la planification opérationnelle d'aérodrome

1.1.1 Veiller à la mise en œuvre adéquate des exigences contenues dans l'ANP régional de l'OACI, en tenant compte des modifications apportées à l'exploitation des aéronefs, de nouvelles exigences opérationnelles et / ou des développements technologiques et de proposer des modifications si nécessaire.

1.2 Dans les domaines de la supervision et de la surveillance des responsabilités des États :

1.2.1 Suivre l'état de mise en œuvre de la surveillance de l'aérodrome et les responsabilités de surveillance des États conformément aux SARP pertinentes de l'OACI.

1.3 Dans le domaine des services d'aérodrome :

Identifier et évaluer les carences et suivre une liste de priorités des carences critiques dans la fourniture des installations, des équipements et des services d'aérodrome, en considérant en priorité :

- a) l'alimentation électrique;
- b) les aides visuelles;
- c) le sauvetage et la lutte contre l'incendie;
- d) les clôtures d'aérodrome;
- e) le risque aviaire;
- f) la planification d'urgence;
- g) l'état de surface des chaussées;
- h) les Surfaces de limitation d'obstacles de contrôle;
- i) la sécurité des pistes;
- j) la planification et la conception d'aérodrome; et
- k) le concept des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) du plan mondial de navigation aérienne (GANP).

Point 9 de l'ordre jour: Divers

9.1 N'ayant plus d'autres thèmes à traiter, la réunion a été officiellement close.



**ORGANIZATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE ORIENTALE ET AUSTRALE**

**DIXIEME REUNION DU SOUS-GROUPE DE PLANIFICATION
OPERATIONNELLE D'AERODROME (AOP/SG/10)
(NAIROBI, KENYA, 5-7 AOUT 2013)**

LISTE DES PARTICIPANTS

ETAT/ ORGANISATION	NO.	NOM	TITRE/FONCTION TÉLÉPHONE/FAX/ COURRIEL
ALGERIA	1.	Madame Mehenni Nabila	Madame MEHENNI Nabila Technicienne Supérieure en Circulation Aérienne Principal Etablissement National de la Navigation Aérienne (ENNA) - ALGERIE Tél:+213 21 65 74 26/+213 665 19 53 34 Fax:+213 21 65 07 12 nabydz@yahoo.fr
ALGERIA	2.	Mr. Boudaoud Nacereddine	Directeur de la Sécurité Aéronautique Etablissement National de la Navigation Aérienne (ENNA) - ALGERIE Tél:213 21 65 74 26/+213 661 93 02 91 mohamed-boudaoud@enna.dz
ANGOLA	3.	Mr. Arquimedes De Fontes A. Ferreira	Air Navigation Director National Institute of Civil Aviation (INAVIC) ANGOLA Tel :+244-222-335936/244912506739 Fax:+244-222-390529 arquimedes@gmail.com
ANGOLA	4.	Eng. Carlos Manuel David	Director of Aerodrome and Infrastructures National Institute of Civil Aviation (INAVIC) ANGOLA Tel:+244-222-335936 Fax:+244-222-390529 carldavid42@hotmail.com
ANGOLA	5.	Mr. Jorge Lopes	INAVIC Consultant National Institute of Civil Aviation (INAVIC) ANGOLA Tel:+351-963096685 Fax:+351-214576967 in110699@meo.pt

ETAT/ ORGANISATION	NO.	NOM	TITRE/FONCTION TÉLÉPHONE/FAX/ COURRIEL
CÔTE D'IVOIRE	6.	Mr. Allangba N'Dahoulé Séraphin	Ingénieur de l'Aviation Civile Chef de Service Sécurité des Aéroports à l'Autorité Nationale de l'Aviation Civile de Côte d'Ivoire (ANAC) CÔTE D'IVOIRE Tel:+0025508101266/40888673 Fax :+0025521276346 anac_ci@yahoo.fr ngotbra@yahoo.fr
CÔTE D'IVOIRE	7.	Mr. Boa Angaman	Ingénieur de l'Aviation Civile Chef de Service de la Réglementation des infrastructures aéroportuaires à l'ANAC CÔTE D'IVOIRE Tel:+285-01497832 boacharles2012@gmail.com
COMOROS	8.	Said Mohamed Swabahaddine	Aerodrome/Air Navigation Coordinator Civil Aviation/Meteorology National Agency COMOROS Tel+:269-334-7054 Fax+:269-773-0948 mosaid2010@live.fr
GHANA	9.	Mrs. Anita Adjei Nmashie	Manager Aerodrome Safety and Standards Ghana Civil Aviation Authority (GCAA) ACCRA – GHANA Tel:+233302776171 Ext:1313 Tel: Mobile:+233246189807 Fax:+233302776995 anmashie@gcaa.com.gh
GHANA	10.	Mr. Charles Hanson Adu	Director, Airports Operations Ghana Airports Company Limited (GACL) ACCRA - GHANA Tel:+233302776171 EXT :2214 Tel: Mobile:+233207275130 Tel:+233-207-275-130 Fax: +233302760386 adu.charles@ghanairports.com.gh
KENYA	11.	Truphosa A. Chocho	Manager, ANS/Aerodromes Regulation Kenya Civil Aviation Authority NAIROBI - KENYA Tel:+254 20 827470/5 Fax:+ 254 20 822300 tchocho@kcaa.or.ke

ETAT/ ORGANISATION	NO.	NOM	TITRE/FONCTION TÉLÉPHONE/FAX/ COURRIEL
KENYA	12.	Mr. Harrison Pepela Machio	Manager Operations & Safety Kenya Airports Authority NAIROBI – KENYA Tel: +254 722 849930 Fax: +254 020 822930 Harrison.machio@kaa.go.ke
KENYA	13.	Ms. Judith Macera	Senior Air Traffic Controller Kenya Civil Aviation Authority NAIROBI - KENYA Tel: +254-020-827100 Cellphone: +0722350756 jmacera@kcaa.or.ke
KENYA	14.	Mr. Elisha Omuya	Senior Ground Operations Inspector (Aerodromes) Kenya Civil Aviation Authority NAIROBI - KENYA Tel: +254 733 776116 Fax: +254 20 822 300 eomuya@kcaa.or.ke elishaomuya@gmail.com
KENYA	15.	Mr. James Wachira Nderitu	Chief technical officer Kenya Civil Aviation Authority NAIROBI – KENYA Tel: +254 020 827100 Fax: +254 020 827102 jwnderitu@kcaa.or.ke jwnderitu@gmail.com
KENYA	16.	Mr. George Ooko Otieno	Safety Officer/Instructor Kenya Airports Authority NAIROBI - KENYA Cellphone: +0722 586087 George.O.Otieno@kaa.go.ke
KENYA	17.	Mr. Suleiman Luchendo Masinde	Ground Flight Safety Officer Administration & Training Kenya Airports Authority NAIROBI – KENYA Tel: +254 733 526 942 Fax: +254 020 822 930 Suleiman.masinde@kaa.go.ke

ETAT/ ORGANISATION	NO.	NOM	TITRE/FONCTION TÉLÉPHONE/FAX/ COURRIEL
KENYA	18.	Pasciliser Ingapbi	Safety Officer/Instructor Kenya Airports Authority Tel:+254721528193/+254733719610 Fax:+254-020-822078 Pasciliser.ingapbi@kaa.go.ke
KENYA	19.	Mr. Peter Claver Oduor	ATCO Kenya Civil Aviation Authority Tel:+254-724543645 Fax:+254 2 827102 peterczoduor@yahoo.com
KENYA	20.	Mr. Michael Muchiri	Aerodromes Inspector Kenya Civil Aviation Authority Tel:+254-733-798914 michaelmuchiri360@gmail.com
KENYA	21.	Eng. Mari Mwangi	Chief Engineering Inspector Kenya Civil Aviation Authority Tel:+254-20-827560 Fax:+254-20-822300 mari@kcaa.or.ke
KENYA	22.	Mr. Peter Musyoki Munyao	Chief Ground OPS Inspector Kenya Civil Aviation Authority Tel:+254-20-827570 pmmunyao@kcaa.or.ke pmmunyao2010@gmail.com
KENYA	23.	Mr. Patrick M. Kinuthia	Manager Air Navigation Services (JKIA) Kenya Civil Aviation Authority Tel:+254-20-827102 Fax:+254-20-827817 pkinuthia@kcaa.or.ke
KENYA	24.	Mr. Abuya Ombasa	Ground Operations Inspector Kenya Civil Aviation Authority Tel:+0704-845-650 ombasa@kcaa.or.ke
KENYA	25.	Ms. Flora Kumama Wakolo	CATCO Kenya Civil Aviation Authority Tel:+254722343759 Fax:+254-20-822300 fwokolo@kcaa.or.ke

ETAT/ ORGANISATION	NO.	NOM	TITRE/FONCTION TÉLÉPHONE/FAX/ COURRIEL
LESOTHO	26.	Letsoaka Henry Sekonyela	Airport General Manager Department of Civil Aviation LESOTHO Tel :+266-22-350692 Fax :+266-22-350-380 sekonyela@yahoo.com
ICAO SOMALIA (CACAS)	27.	Mr. Brijendra Singh	Senior Airport Maintenance Engineer – Civil Works SOMALIA (ICAO) - KENYA Tel:+254-20-7622782 Fax:+254-20-7122340 Brijendra.singh@icao.unon.org
SOUTH AFRICA	28.	Motlagoilwe Nelson Nkabiti	Senior Manager: Aerodromes and Facilities South African Civil Aviation Authority (SACAA) - SOUTH AFRICA Tel:+27-11-545-1091 Fax:+27-11-545-1451 nkabitin@caa.co.za
TANZANIA	29.	Mohamed Besta	Principal Aerdodrome Inspector Tanzania Civil Aviation Authority TANZANIA Tel:+255 754 272098
TANZANIA	30.	James G. N. Lihuluku	Compliance Manager Kilimanjaro Airports Development Company - TANZANIA Tel:+255 27 2554252 Fax:+255 27 2554312 Mobile:+255 787 000014 lihuluku@kadco.co.tz
TANZANIA	31.	Christopher Mukoma	Airport Operations Manager Kilimanjaro Airports Development Company - TANZANIA Tel:+255-787000008 Fax:+255 27 2554312 mukoma@kadco.co.tz
TANZANIA	32.	Mr. Moses Malaki	Director Julius Nyerere International Airport Tel:+255-22-2844211/2 Fax:+255-22-284473 mmalaki@airports.go.tz mosesmaki@yahoo.com

ETAT/ ORGANISATION	NO.	NOM	TITRE/FONCTION TÉLÉPHONE/FAX/ COURRIEL
TANZANIA	33.	Mr. Joseph C. M. Nyahende	Manager Airports Operations Tanzania Airports Authority TANZANIA Tel:+255-754-209130 jnyahende@airports.go.tz cmnyahende@yahoo.com
TANZANIA	34.	Easter Dotto Madale	Airport Manger Tanzania Airports Authority TANZANIA Tel:+255-754-469649 eastemadale@yahoo.com
TOGO	35.	Mr. PELENGUEI Magnouréwa	Ingénieur Aéronautique/Inspecteur Principal Aérodrome et Navigation Aérienne - Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo - Ministère des Transports REPUBLIQUE TOGOLAISE Tel:+22822263740/90885061 Fax:+2222260860 pelengueismael@yahoo.fr
UGANDA	36.	Mr. Moses Museerwa	Principal Aerodrome Inspector Civil Aviation Authority – UGANDA Tel:+256-414-352131 Mobile:0772314435 Fax:+256-414-320375 mmuseerwa@caa.co.ug
UGANDA	37.	Mr. Herbert Ngobi	Chief Engineer Aerodrome Planning and Development Civil Aviation Authority – Uganda Tel:+256-414-353000/256-752411435 Fax:+256-414-321401 hngobi@caa.co.ug/ hmngobi@yahoo.com
ORGANISATIONS REGIONALES/INTERNATIONALES			
ASECNA	38.	Mr. Amadou Malal Guèye	Responsable ATS Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) Direction Générale de l'ASECNA Tél: Bureau: +221 33 869 52 09 Tél: Cel: +221 77 740 35 83 gueyeama@asecna.org/ amagueye@gmail.com

ETAT/ ORGANISATION	NO.	NOM	TITRE/FONCTION TÉLÉPHONE/FAX/ COURRIEL
ASECNA	39.	Hama Harouna	Responsable SLI Tél:Bureau:+221 33 820 05 39/ +221 33 869 56 65 Tél: Cel:+221 77 740 35 82/ Tél:+221 77 639 89 37 Fax:+221 33 820 74 95 hamahar@asecna.org harounah@hotmail.fr
COSCAP-UEMOA	40.	Manzi Nika Mèhèza	Inspecteur Régional en Sécurité et Certification des Aéroports ICAO – PROJET COSCAP-UEMOA OUAGADOUGOU , BURKINA FASO Tel:+226 79 20 54 90 meheza@yahoo.fr
IFATCA	41.	Keziah Ogutu	Executive Vice-President Africa and Middle East IFATCA Tel:+254-722386001 Fax:+254-208-27102 kezogutu@gmail.com
IFATCA	42.	George Mbugua	Air Traffic Control Officer IFATCA - Tel:+072239967 gmbugua@kcaa.or.ke
IFATCA	43.	Hussain Mohamud Mohamed	SATCO IFATCA Tel:+7627785/61 Tel:+072195926 huseinmohamed114@hotmail
IFATCA	44.	Hussein Abdi Aden	ATM/SAR IFATCA Tel :+7622785/6/9 – 0722770716 husseina@icao.unon.org Jelleo2@hotmail.com
IFALPA	45.	Captain Samir Ahmed	Regional Vice President for the AFI/East Region International Federation of Air Line Pilots' Associations Tel:+254722358402 ifalpa@ifalpa.org ahmed.samir@kalpa.org

ETAT/ ORGANISATION	NO.	NOM	TITRE/FONCTION TÉLÉPHONE/FAX/ COURRIEL
SÉCRETARIAT			
ICAO ESAF	46.	Mr. Lambert Ndiwaita	Regional Officer Aerodrome and Ground Aids International Civil Aviation Organization Eastern and Southern African Office Tel.:+254-20-7622371 Fax: +254-20-7621092/7623028 lambert.ndiwaita@icao.int
ICAO WACAF	47.	Mr. Arthemon Ndikumana	Regional Officer Aerodrome and Ground Aids International Civil Aviation Organization Western and Central African Office Senegal - DAKAR Tel:+221 33 869 24/04 Fax:+221 33 820 3259 andikumana@dakar.icao.int
INTERPRETERS			
	48.	Mr. Kenneth Mwakundia	Interpreter KENN & Associates Tel:+0722757097 kmwak@yahoo.com
	49.	Mr. Ben Kibbyego	Interpreter KENN & Associates Tel:+254-715-856505 kibbyego@yahoo.fr
	50.	Mr. Kalumuna Serge Mugisho	Interpreter KENN & Associates Tel:+254-721-417975 mkalumuna@yahoo.com
	51.	Mr. Michel Zagabe	Interpreter KENN & Associates Tel:+0728857777 michelzagabe@yahoo.com
