

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



RAPPORT DE LA

**ONZIÈME RÉUNION DU SOUS-GROUPE DE LA PLANIFICATION
OPÉRATIONNELLE D'AÉRODROME (AOP SG/11)**

(Dakar, Sénégal, 3-7 août 2015)

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

A: 1 Généralités

RFF	Services de 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
GNSS	Système mondial de navigation par satellite
RWY NO	Numéro d'identification de piste
RC CR	Code de référence d'aérodrome pour les caractéristiques physiques
RWY TYPE	NINST (Piste à vue), NPA (Piste avec approche classique), PA1 (Piste avec approche de précision, catégorie 1), PA2, PA3
TWY	Voie de circulation
RWY LENGTH	Longueur de piste
PAVEMENT STRENGTH	Résistance de la chaussée (avion critique)

A: 2 Aides de radionavigation:

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

A: 3 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

A: 4 Marques:

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

A: 5: 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	Communauté de développement de l'Afrique australe
ESAF	Afrique orientale et australe
WACAF	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: Contexte de l'AOP SG.....	3
Point 2 de l'ordre du jour: Revue des résultats de la Réunion extraordinaire de l'APIRG (10-11 juillet 2014)	4
Point 3 de l'ordre du jour: Etat de la mise en œuvre du Programme de Plan de travail du Sous-groupe, assigné par l'APIRG	5
Point 4 de l'ordre du jour: Revue de la nouvelle structure du Plan de navigation aérienne de l'AFI et élaboration de projets de documents à soumettre à l'approbation de l'APIRG	6
Point 5 de l'ordre du jour: Programme de sécurité des pistes- RASG/AFI.....	10
Point 6 de l'ordre du jour: Programme CAPSCA	12
Point 7 de l'ordre du jour: Evaluation des cibles de sécurité de la Conférence ministérielle de haut niveau-Abuja, 2012.....	5
Point 8 de l'ordre du jour: Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodromes (PANS–Aérodromes, Doc 9981) et Amendements de l'Annexe 14, Volumes I et II.....	7
Point 9 de l'ordre du jour: Identification et élaboration de projets basés sur les Modules des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (B0) et des objectifs régionaux de performance	9
Point 10 de l'ordre du jour: Questions diverses.	22

APPENDICE

APPENDICE A: LISTE DES PARTICIPANTS

PROJET DE CONCLUSION/DÉCISION

**PROJET DE CONCLUSION 11/01: CONTENU DES TABLEAUX DES PARTIES
AOP DU NOUVEL eANP DE LA REGION
AFI.....9**

**PROJET DE DÉCISION 11/01: PARTICIPATION A LA REUNION AOP
EXTRAORDINAIRE.....21**

PREMIÈRE PARTIE - DÉROULEMENT DE LA RÉUNION

Date et lieu de la réunion

1.1 La Onzième réunion du Sous-groupe de la Planification Opérationnelle d'Aérodrome (AOP/SG/11) s'est tenue à Dakar, Sénégal du 3 au 7 août 2015. La réunion a enregistré la participation de quarante-trois (43) délégués provenant de dix-sept (17) Etats et cinq (5) Organisations régionales et internationales. La liste des participants est jointe à l'**Appendice A** du présent rapport.

Ouverture de la Réunion

1.2 M. Mam Sait Jallow, Directeur Régional du Bureau Afrique Occidentale et Centrale de l'OACI et M. Magueye Marame Ndao, Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie (ANACIM) du Sénégal ont assisté à la séance d'ouverture de la réunion.

1.3 Dans ses remarques liminaires, M. Mam Sait Jallow a souhaité la bienvenue aux participants tout en les remerciant pour leur présence massive et pour le travail accompli dans la région pour améliorer la sécurité de l'aviation civile. Il a également remercié les Etats et les organisations pour les efforts fournis pour assurer la participation de leurs Experts à la réunion.

1.4 Tout en félicitant le sous-groupe AOP pour le travail accompli à ce jour, M. Mam Sait Jallow a rappelé qu'il y a encore des tâches en suspens. Il s'avère donc nécessaire de les ajuster à la nouvelle structure organisationnelle et à la méthodologie d'APIRG afin de mener à bien les initiatives actuelles, entreprises dans le domaine de la navigation aérienne, et d'aider ainsi la région AFI à se mettre à niveau dans la réalisation des objectifs énoncés dans le Plan mondial de navigation aérienne. M. Mam Sait Jallow a souligné que cette réunion étant la dernière du sous-groupe AOP, la principale tâche sera d'identifier toutes les questions en suspens du sous-groupe, de réévaluer leur pertinence ou non dans le cadre de la mise en œuvre des ASBU, et si nécessaire, de les formuler dans de potentiels projets.

1.5 Enfin, M. Magueye Marame Ndao, Directeur Général de l'ANACIM a formellement ouvert la réunion et souhaité aux participants de fructueuses délibérations.

Bureau et Secrétariat

1.6 La réunion a été présidée par Madame Truphosa A. Chocho, Responsable Règlementation ANS/AGA de l'Autorité de l'Aviation Civile du Kenya (KCAA). Elle était assistée par Messieurs Arthemon Ndikumana and Nika Meheza Manzi, Expert régionaux Aérodromes et Aides au Sol (AGA), des bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI respectifs.

Langues de travail

1.7 La réunion s'est déroulée en français et en anglais et la documentation de la réunion a été diffusée dans ces 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 :** Contexte de l'AOP SG.
- Point 2 de l'ordre du jour :** Revue des résultats de la Réunion extraordinaire de l'APIRG (10-11 juillet 2014).
- Point 3 de l'ordre du jour :** Etat de la mise en œuvre du Programme de Plan de travail du Sous-groupe, affectés par l'APIRG.
- Point 4 de l'ordre du jour :** Revue de la nouvelle structure du Plan de navigation aérienne de l'AFI et élaboration de projets de documents à soumettre à l'approbation de l'APIRG.
- Point 5 de l'ordre du jour :** Programme de sécurité des pistes- RASG/AFI.
- Point 6 de l'ordre du jour :** Programme CAPSCA.
- Point 7 de l'ordre du jour :** Evaluation des objectifs cibles de sécurité de la Conférence ministérielle de haut niveau - Abuja, 2012.
- Point 8 de l'ordre du jour :** Procédures pour les services de navigation aérienne — Aéroports (PANS–Aéroports, Doc 9981) et Amendements de l'Annexe 14, Volumes I et II.
- Point 9 de l'ordre du jour :** Identification et élaboration de projets basés sur les Modules des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (B0) et des objectifs régionaux de performance.
- Point 10 de l'ordre du jour :** Questions diverses. Tout autre point non spécifiquement prévu ou couvert par les points de l'ordre du jour susvisés peut être abordé sous ce point de l'ordre du jour.

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

Point 1 de l'ordre du jour: Contexte de l'AOP SG

1.1 Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion a examiné le contexte du Sous-groupe de la Planification Opérationnelle d'Aérodrome (AOP/SG). Les termes de référence du Sous-groupe ont été rappelés ainsi que le programme de travail. Après discussion, la réunion a noté que les informations contenues dans la note de travail WP1.1 du point 1 de l'ordre du jour devraient être utilisées par la réunion dans sa méthodologie pour l'identification des projets relatifs à l'AOP.

Point 2 de l'ordre du jour: Revue des résultats de la Réunion extraordinaire de l'APIRG (10-11 juillet 2014)

2.1 La réunion a examiné les résultats de la réunion extraordinaire d'APIRG (APIRG/EO) au cours de laquelle il a été discuté et convenu des changements de la structure organisationnelle et des méthodes de travail d'APIRG. La réunion a noté dans le rapport de la réunion APIRG/EO que le AOP/SG, comme tous les autres Sous-groupes existants d'APIRG, ont été remplacés par de nouveaux Sous-groupes qui sont largement alignés sur les quatre domaines d'amélioration des performances des ASBU:

1. Operations aéroportuaires
2. Systèmes et données interoperables a l'échelle mondiale
3. Capacité optimale et vols flexibles
4. Trajectoires de vol efficaces

A cet égard, la structure organisationnelle suivante a été adoptée :

- **Comité de coordination des projets (APCC)**
- **Sous-groupe Espace aérien & Operations d'aérodrome (AAO/SG)**
- **Sous-groupe de la gestion de l'Information et des Infrastructures (IIM/SG)**
- **Groupe des prévisions de trafic (TFG)**

2.2 La réunion a également noté dans le rapport d'APIRG/EO que:

- L'expertise en AGA sera dans l'AAO/SG.
- Les tâches devant être menées dans le cadre de l'APIRG seront identifiées sous forme de Projets dans le cadre des sous-groupes, sous réserve que l'APIRG puisse directement établir des projets
- La tendance est plus aux équipes de projets qu'aux organes permanents.
- Un accent plus marqué est mis sur la participation de l'expertise appropriée dans les sous-groupes et les équipes de projets.

2.3 La réunion a en outre noté dans le rapport de l'APIRG/EO que l'AAO/SG devra se focaliser sur les domaines d'amélioration des performances de l'ASBU. La réunion a saisi l'opportunité de cette dernière session du Sous-groupe AOP pour s'assurer que les délégations établissent clairement une appréciation commune de l'impact des nouveaux arrangements de la restructuration d'APIRG tel qu'indiqué dans le rapport de l'APIRG/EO.

Point 3 de l'ordre du jour: Etat de la mise en œuvre du Programme de Plan de travail du Sous-groupe, affectés par l'APIRG

3.1 Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion a passé en revue les Conclusions et Décisions de l'APIRG toujours applicables dans le domaine de l'AOP. L'APIRG/18 a reconnu que le nombre de Conclusions et de Décisions est devenu trop pesant à gérer efficacement et qu'il nécessite l'élaboration d'une stratégie pour le réduire. A cet égard, la Réunion a convenu que les sous-groupes devraient revoir toutes les Conclusions et toutes les Décisions de l'APIRG depuis la réunion APIRG/13. L'APIRG/19 a pris note que les sous-groupes ont finalisé la revue et la mise à jour des anciennes Conclusions et Décisions de réunions antérieures de l'APIRG. Les Conclusions et Décisions qui étaient encore valides ont été consolidées ou reformulées.

3.2 La réunion a rappelé que, bien que les Conclusions et Décisions aient été analysées et consolidées, il y en a encore qui sont partiellement ou non mises en œuvre. Sans être exhaustif, ces Conclusions et Décisions sont relatives:

- Aux plans d'urgence d'aérodromes
- À la certification d'aérodrome
- À la formation du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFFS)
- À la Mise en œuvre du SSP et du SMS
- Aux demandes de formation d'inspecteurs d'aérodromes au titre du plan AFI

3.3 La réunion a référé certaines de ces questions restées en suspens à l'identification des projets.

Point 4 de l'ordre du jour: Revue de la nouvelle structure du Plan de navigation aérienne de l'AFI et élaboration de projets de documents à soumettre à l'approbation de l'APIRG

4.1 La réunion a rappelé que le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a décidé, le 26 février 1997, par Décision du Conseil 150/3, que les plans régionaux de navigation aérienne (ANP) devraient être publiés en deux volumes : un ANP de base contenant des documents stables du plan et un document de mise en œuvre des installations et des services (FASID). Les ANP ont été continuellement amendés en fonction des besoins régionaux de navigation aérienne, et les amendements approuvés sont imprimés sur support papier.

4.2 La réunion a en outre noté que sur la base d'une revue effectuée par l'OACI, la Douzième Conférence sur la navigation aérienne (AN-Conf/12) réunie à Montréal, Canada, en novembre 2012, a approuvé une proposition d'aligner les domaines d'applicabilité des procédures supplémentaires régionales (SUPP) et les plans de navigation aérienne régionaux (ANP), afin de simplifier les procédures du cadre de gestion de performances régionaux pour les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et soutenir plus efficacement la planification et la mise en œuvre par blocs du système de l'aviation (ASBU).

4.3 La réunion a rappelé que la Douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) a approuvé la Recommandation 6/1 [Cadre de performance régional – méthodologies et outils de planification] concernant l'alignement des Plans régionaux de navigation aérienne sur le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) (Doc 9750). La Recommandation 6/1 de l'AN-Conf/12 est reprise ci-après comme il suit :

**RECOMMANDATION 6/1 DE L'AN-CONF/12 - CADRE DE
PERFORMANCE REGIONAL – METHODES ET Outils DE PLANIFICATION**

Que les Etats et les PIRG:

- a) *finalisent l'alignement des plans régionaux de navigation aérienne sur la Quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne d'ici mai 2014 ;*
- b) **se focalisent sur la mise en œuvre des Modules du Bloc 0 du système de mise à niveau par blocs de l'aviation sur la base de leurs besoins opérationnels en reconnaissant que ces modules sont prêts à être déployés ;**
- c) **utilisent les Plans régionaux de navigation aérienne électroniques comme premier outil d'aide à la mise en œuvre du cadre de planification régionale convenu pour les services et les installations de la navigation aérienne ;**
- d) **associent le personnel de la réglementation et de l'industrie à tous les stades de la planification et de la mise en œuvre des modules de mise à niveau par blocs du système de l'aviation ;**
- e) *élaborent des plans d'action destinés à lever les obstacles identifiés à la modernisation de la gestion du trafic aérien dans le cadre des activités de planification et de mise en œuvre de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation ;*

Que l'OACI:

- f) *examine comment l'approche de surveillance continue de la supervision de la sécurité peut s'appliquer pour l'évaluation des capacités de surveillance de la sécurité des Etats membres concernant les mises à niveau par blocs du système de l'aviation ;*
- g) *révise le processus d'amendement en cours des Plan régionaux de navigation aérienne (ANP) et recommande des améliorations pour renforcer l'efficacité de l'approbation et de la tenue des données des ANP ;*
- h) **élabore du matériel d'orientation sur la base des meilleures pratiques employées dans le monde pour le déploiement régional/local des nouvelles technologies ATM, des procédures requises, des approbations opérationnelles et continue à appuyer les Etats dans la mise en œuvre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation ;**
- i) *identifie les problèmes, les financements, les besoins en formation et en ressources nécessaires pour appuyer un cadre de sécurité qui jetterait les bases pour la mise en œuvre réussie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation ;*
- j) *élabore en collaboration avec l'industrie et les parties prenantes, une stratégie d'engagement pour relever les obstacles économiques et institutionnels pour la mise en œuvre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation;*
- k) *élabore un mécanisme de partage des meilleures pratiques pour la mise en œuvre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation ; et*
- l) *définisse une méthodologie assurant l'harmonisation interrégionale et mondiale des services de navigation aérienne à travers les rapports ANRF de manière efficace et en temps utile, et envisage le recours à des forums interrégionaux et multirégionaux.*

4.4 La réunion a noté que le Secrétariat a ensuite créé un groupe de travail Ad-hoc (eANP WG), composé d'un représentant de chaque Bureau régional et du Siège de l'OACI, chargé de formuler des propositions de changement des ANP régionaux, notamment le développement d'une nouvelle structure, d'un nouveau format et d'un nouveau contenu. Le Groupe de travail a examiné les limitations des ANP régionaux actuels et a proposé les changements nécessaires à soumettre à l'approbation des ANP régionaux, sur la base des nouveaux développements dans le domaine de la navigation aérienne, notamment les résultants de l'AN-Conf/12 et le Plan mondial de navigation aérienne révisé.

4.5 La réunion a été informée que le Groupe de travail a élaboré un modèle d'ANP composé de trois volumes au lieu de deux. Le Volume I de l'ANP contient les éléments stables du plan dont l'amendement nécessite l'approbation du Conseil, tels que l'affectation des responsabilités aux Etats pour la mise à disposition des installations et services d'aérodrome et de navigation aérienne, conformément à l'Article 28 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300). L'élément à inclure dans le Volume I devrait minimiser le besoin de fréquents amendements. Le Volume II contient les éléments dynamiques du plan dont l'amendement ne nécessite pas l'approbation du Conseil

(approbation sur la base d'accord régional impliquant le PIRG concerné). Le Volume III devrait contenir les éléments dynamiques/flexibles du plan, fournissant des orientations sur la planification de la mise en œuvre des systèmes de navigation aérienne et leur modernisation en tenant compte des programmes émergents comme la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (GANP) (Doc 9750).

4.6 La réunion a noté que le projet de modèle de l'eANP a été revu par la Commission de la navigation aérienne en mai 2014 et approuvé par le Conseil lors de sa Session 202 tenue en juin 2014. Le Conseil a également approuvé le plan d'action suivant pour l'élaboration et l'approbation du nouvel eANP :

Volume de l'ANP	Activité/Tâche de l'eANP	Responsabilité	Date d'achèvement
Vol I, II & III	Remplissage de l'eANP avec les données existantes achevé	Bureaux régionaux	Septembre 2014
Vol I, II & III	Accord sur le contenu de l'eANP	PIRG/Etats	Mi-2015
Vol I	Approbation du Volume I des eANP par le Conseil	Bureaux régionaux/ANB	Fin 2015
Vol II	Approbation du Volume II des eANP par accord régional impliquant le PIRG pertinent	Bureaux régionaux/PIRG	Fin 2015
Vol III	Elaboration et approbation de la Partie II sous la responsabilité des PIRG Inclusion du Volume III sur la plateforme Web.	Bureaux régionaux/PIRG/ANB	Fin 2015
Amendements conséquents	Amendements des documents existants de l'OACI relatifs aux ANP dans un souci d'harmonisation, notamment le Manuel des Bureaux régionaux, et l'examen de l'applicabilité de la Méthode uniforme d'identification, d'évaluation et de report des	ANB	Mi-2015

4.7 La réunion a en outre noté qu'après approbation du nouveau modèle d'ANP, le Secrétariat apportera des amendements conséquents aux documents existants de l'OACI pour assurer leur harmonisation. Sur la base du plan de travail et du modèle entérinés par le Conseil, le Secrétariat a élaboré et étoffé les parties relatives à l'AOP (Planification opérationnelle d'aérodromes) du modèle comme suit :

- a) **Volume I:**
 - i. Partie II: Tableau AOP I-1 Texte – Aérodrômes internationaux nécessaires dans la Région AFI ;
 - ii. Partie II: Tableau AOP I-1 - Aérodrômes internationaux nécessaires dans la Région AFI ;
- b) **Volume II:**
 - i. Partie II: Tableau AOP II-1 Texte – Besoins et évaluation des capacités dans la Région AFI ;
 - ii. Partie II: Tableau AOP II-1 Besoins et évaluation des capacités dans la Région AFI ;

4.8 Sur la base des informations actuelles indiquées dans les Tableaux du Volume I et du Volume II du projet d'eANP, le Sous-groupe a formulé le projet de Conclusion suivant :

**PROJET DE CONCLUSION 11/01 : CONTENU DES TABLEAUX
DES PARTIES AOP DU NOUVEL eANP DE LA REGION AFI**

Que les informations contenues dans les tableaux des parties AOP du nouvel eANP de la région AFI soient revues et mises à jour par les Etats au plus tard le 30 septembre 2015.

Point 5 de l'ordre du jour: Programme de sécurité des pistes du RASG/AFI

5.1 Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion a examiné les progrès réalisés par le programme de sécurité des pistes à travers les initiatives du RASG-AFI, qui visent à assister les Etats dans l'établissement des équipes de sécurité de piste sur les aéroports internationaux, et souligné les défis auxquels sont confrontés les Etats de la région AFI au regard des objectifs cibles de sécurité traités au point 7 de l'ordre du jour du présent rapport.

5.2 La réunion a rappelé que l'OACI a organisé le Symposium mondial sur la sécurité des pistes à Montréal du 24 au 26 mai 2011. Ce Symposium représentait une première étape importante dans la coordination de l'effort mondial pour l'amélioration de la sécurité des pistes, en identifiant ce que peut faire un Etat pour la sécurité des pistes, notamment la détermination d'un cadre commun de renforcement de la sécurité des pistes. L'une des recommandations du Symposium est d'établir des Equipes locales de sécurité des pistes (LRST) sur les aéroports internationaux. Depuis lors, les Partenaires de la sécurité de pistes ont élaboré et promu des solutions à travers des Séminaires régionaux sur la sécurité des pistes à travers le monde et, en particulier, dans la région AFI.

5.3 La réunion a noté que l'OACI a publié en 2015 la seconde édition du Manuel des équipes de sécurité de pistes qui est le document de référence pour la constitution de ces équipes. Ce manuel qui décrit les composantes d'une Equipe de sécurité de pistes (RST), représente la référence pour les activités des RST et promeut le partage et l'échange d'informations sur la sécurité entre les parties concernées. A ce jour, plusieurs documents d'orientation/guides ont été élaborés par différents partenaires. Tous ces outils et guides sont disponibles sur le site publique de l'OACI (www.icao.int/safety/runwaysafety). Enfin, plusieurs séminaires ont été organisé dans le monde, dont quatre dans la région AFI : trois ont été tenus au Cap / Afrique du Sud, à Accra/Ghana et à Agadir/Maroc en 2012 ; le quatrième a été organisé à Livingston/Zambie en 2014.

5.4 La deuxième réunion du Groupe Régional de Sécurité de l'Aviation pour la Région AFI (RASG-AFI/2) tenue à Dakar, Sénégal, les 1^{er} et 2 novembre 2013, a adopté une Conclusion sur la sécurité de piste comme suit :

« CONCLUSION 2/7 : PROGRAMMES DE SECURITE DE PISTE

Il est conclu que:

- a) Les États établissent des Equipes de sécurité de piste à tous les aéroports internationaux; et**
- b) Les Etats s'engagent à participer à des séminaires /ateliers et à d'autres activités de formation sur la sécurité de piste. »**

5.5 La réunion a aussi rappelé que, sur 10 accidents enregistrés en Afrique en 2013, 6 sont liés à la sécurité de piste. Cette proportion est plus marquée en 2014 où on dénombre 7 accidents liés à la sécurité de piste sur 9 enregistrés en Afrique. Ceci illustre l'importance de l'opérationnalisation rapide des équipes de sécurité de piste aux aéroports, chargées d'atténuer les risques liés à la sécurité des pistes.

5.6 Pour assister les États dans leurs efforts de mise en œuvre de ces solutions, il a été établi dans le cadre du Groupe régional de sécurité de l'aviation pour la région Afrique-Océan Indien (RASG- AFI), deux équipes (Go-Teams) pour les régions WACAF et ESAF conformément aux termes de références joints. Ces équipes sont chargées d'assister les aéroports de la région AFI dans la mise en place, la formation et le suivi des activités des équipes locales de sécurité de pistes.

5.7 Le programme Go-Team de l'OACI vise à coordonner une assistance collaborative internationale pour la mise en œuvre de solutions spécifiques aux problèmes prioritaires de sécurité. La sécurité des pistes est une priorité mondiale. L'utilisation des Go-Teams coordonnées et déployées à l'échelle régionale permet l'utilisation de l'expertise existante pour favoriser la mise en place et l'opérationnalisation rapide des RST. L'objectif du Go-Team est d'aider l'Etat à établir une Equipe de sécurité de piste sur ses principaux aéroports internationaux en soutenant la phase de mise en œuvre à travers assistance technique, formation, évaluations et enquêtes, conseils d'experts et documentation d'orientation. Le travail de l'Equipe de sécurité de piste une fois établie, sera coordonné en permanence par le Bureau régional de l'OACI et le Groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG), qui sont responsables de la mise en œuvre et des réalisations connexes relatifs aux objectifs régionaux et au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde de l'OACI.

5.8 La réunion a noté la méthodologie utilisée par les Go-Teams du RASG-AFI pour établir en former les RST sur les aéroports internationaux incluant une visite initiale de 3 Jours et une activité de suivi de 2 Jours qui se déroulera trois mois après la visite initiale. Tout en invitant les Etats à utiliser le cadre du RASG-AFI pour l'établissement des équipes de sécurité des pistes sur les aéroports internationaux, la réunion a convenu de prendre en compte les exigences du Programme de sécurité des pistes dans l'identification des projets.

5.9 Dans le cadre de la stratégie de prévention des incursions sur piste et des excursions, la réunion a également suivi avec intérêt les présentations de DCP Airports sur l'entretien des chaussées et l'enlèvement de la gomme et d'OCEM sur les systèmes de balisage lumineux, les panneaux et le marquage.

Point 6 de l'ordre du jour: Programme CAPSCA

6.1 Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion a rappelé l'existence du CAPSCA et ses activités. La réunion a été informée de l'évolution de l'épidémie de la maladie à virus Ebola en Afrique et de son impact sur le transport aérien.

6.2 La réunion a reconnu le rôle important que le secteur de l'aviation doit jouer dans la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyageurs aériens tel que reconnu par l'article 14 de la Convention de Chicago. Durant et depuis le Syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) en 2003, une plus grande attention a été accordée aux implications de l'article 14 et plusieurs événements de santé ont mis en évidence la nécessité d'une plus grande compréhension des enjeux. L'épidémie de la maladie à virus Ebola de 2014 a souligné la nécessité d'améliorer la collecte et le partage de l'information, et la collaboration entre les secteurs de la santé publique et de l'aviation.

6.3 La réunion a en outre rappelé que sur la base des enseignements retenus de ces événements de santé publique, l'OACI a élaboré et inclus des normes et pratiques recommandées (SARP) spécifiques dans les annexes 6, 9, 11, 14 et 18 à la Convention de Chicago, ainsi que des lignes directrices pour les États, les aéroports, les services de la circulation aérienne et les compagnies aériennes pour réduire le risque de la propagation des maladies transmissibles par les voyageurs aériens. Ces normes et pratiques recommandées spécifiques traitent des plans d'urgence dans le but de prévenir la propagation des maladies transmissibles par le transport aérien, et d'établir des arrangements institutionnels appropriés pour coordonner les efforts déployés par les États et les autres membres de la communauté de l'aviation civile internationale, afin de protéger la santé des passagers et des équipages. La protection de la santé des passagers et des équipages sur les vols internationaux a été reconnue par la trente-cinquième session de l'Assemblée de l'OACI en 2004 (Résolution A35-12) comme «partie intégrante de la sécurité du voyage aérien" et le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) comprend des questions de protocole d'audit (PQ) sur les SARP relatives aux événements de santé publique. Conformément aux dispositions de l'Annexe 9 de l'OACI, les États sont tenus d'établir un Plan national de préparation pour les urgences de santé publique dans le secteur de l'aviation. Ce plan décrit les mesures qui doivent être adoptées au cours d'une Urgence de Santé Publique de portée Internationale (USPI), en conformité avec les articles pertinents du RSI 2005 et des Annexes 6, 9, 11 et 14 à Convention de l'OACI. Chaque Plan national de préparation pour les urgences de santé publique dans le secteur de l'aviation devrait être un programme coordonné entre les secteurs de l'Aviation et de la Santé Publique.

6.4 Bien que l'article 14 de la Convention reconnaisse l'implication de l'aviation pour aider à gérer les événements de santé publique "en étroite consultation avec les agences concernées par les règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs", peu d'attention a traditionnellement été accordé à ce sujet par les États. En effet, Plans nationaux de préparation pour les urgences de santé publique dans le secteur de l'aviation n'existent pas dans plusieurs États de la région. Et là où ils existent, la portée et les tâches sont très limitées. En outre, les autorités de l'aviation civile, aéroports, compagnies aériennes, fournisseurs de services de la navigation aérienne, sociétés de manutention et autres parties prenantes (douanes, immigration, ...) ne sont souvent pas beaucoup impliqués considérant que cela relève des questions purement médicales.

6.5 L'attention de la réunion a été attiré sur le fait que l'OACI coordonne un effort mondial visant à améliorer la planification et la réponse aux événements de santé publique qui touchent le secteur de l'aviation dans les différentes régions du monde, à travers le CAPSCA - www.capsca.org. Le programme CAPSCA est une initiative mondiale de l'OACI pour améliorer la planification et la préparation des réponses aux événements de santé publique qui touchent le secteur de l'aviation, comme une épidémie ou un accident nucléaire. Il permet aux parties concernées d'envisager comment planifier et gérer les événements de santé publique touchant le secteur de l'aviation. Le CAPSCA a pour objectif d'assister les Etats dans la mise en œuvre du Règlement Sanitaire International (RSI 2005) de l'OMS dans le secteur de l'aviation (aéroports et compagnies aériennes) en promouvant la communication et la collaboration intersectorielles et en s'assurant que le secteur de l'aviation est prêt à répondre à un événement de santé publique. Ce programme qui est en place en Afrique depuis 2009 prévoit des visites d'assistances aux Etats et aux aéroports, des rencontres et des formations. Il développe et améliore des conseils et des outils accessibles sur le site Web (www.capsca.org). CAPSCA a été reconnu comme un programme utile par deux Assemblées de l'OACI en 2010 (Résolution A37-13) et en 2013. Ce programme qui est en place en Afrique depuis 2009, fournit des visites d'assistance aux États et les aéroports, organise des réunions et conduit des formations. Il développe et améliore les outils et lignes directrices qui sont disponibles sur le site Web de CAPSCA (www.capsca.org). Le CAPSCA a été reconnu comme un programme utile par deux Assemblées de l'OACI en 2010 (Résolution A37-13) et en 2013. Le CAPSCA Afrique comprend 33 États membres et tient des réunions régionales multisectorielles annuelles du CAPSCA. Des Conseillers techniques fournies par les États ont été formés et participent aux visites d'assistance CAPSCA.

6.6 Le 8 Août 2014, l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) a déclaré l'épidémie de la maladie à virus Ebola en Afrique de l'Ouest comme une urgence de santé publique de portée internationale (USPI) en conformité avec le Règlement Sanitaire International (2005). L'OACI collabore étroitement avec l'OMS sur l'épidémie de la maladie à virus Ebola et une liaison étroite est également maintenue avec les États contractants. Le Comité d'urgence de l'OMS sur l'Ebola a recommandé que le dépistage à la sortie soit mise en place dans les aéroports internationaux des États affectés afin de prévenir les patients symptomatiques et les sujets contacts de voyager.

6.7 L'épidémie d'Ebola a conduit un certain nombre de compagnies aériennes à annuler des vols vers et au départ des Etats affectés en Afrique de l'Ouest. Diverses raisons ont été rapportées pour cela, parmi lesquelles le manque de viabilité commerciale, les membres d'équipage refusant d'opérer, l'insuffisance des installations de soins de santé pour les membres d'équipage en transit, le risque d'importer la maladie dans un État non affecté. Le résultat a été, selon l'OMS, les retards dans le transport du personnel de santé et des fournitures médicales dans les zones affectés et la mise en danger de vies en conséquence. Certains Etats ont publié des interdictions générales de vols et de passagers, contrairement aux recommandations de l'OMS. Cela a non seulement affecté les vols de passagers mais aussi les vols d'ambulances aériennes et humanitaires. Certains commandants de bord auraient refusé de transporter des échantillons biologiques correctement emballés envoyés à des laboratoires d'analyse spécialisés. L'annulation des vols pour une raison quelconque, peut avoir des impacts négatifs significatifs sur l'économie d'un État, sur l'industrie de l'aviation et sur les autres entités concernées.

6.8 La réunion a conclu que les États doivent se préparer à une large diffusion des maladies transmissibles et de cette préparation dans le secteur de l'aviation exige la communication et la collaboration entre les secteurs de l'aviation et de la santé publique.

Point 7 de l'ordre du jour: Evaluation des objectifs cibles de sécurité de la Conférence ministérielle de haut niveau - Abuja, 2012

7.1 Sous ce point de l'ordre du jour, la réunion a évalué la mise en œuvre des objectifs de sécurité de la Conférence ministérielle de Haut niveau d'Abuja de 2012 dans le domaine des aéroports. Au cours de cette Conférence, des objectifs précis et mesurables de sécurité aérienne ont été mis en place afin de renforcer les normes de sécurité et de mettre en œuvre toutes les initiatives de sécurité dans la région. Bien que la plupart de ces objectifs aient un lien avec le domaine des aéroports, seuls les domaines énumérés ci-dessous ont été discutés, car ils sont considérés comme ayant un impact direct sur le domaine des aéroports.

Objectifs cibles de sécurité d'Abuja

- a) Réduire graduellement le taux d'accidents en Afrique en vue de se conformer à la moyenne mondiale d'ici fin 2015.
- b) Réduire de 50%, d'ici fin 2015, les accidents et incidents graves liés à la piste
- c) Encourager les Etats de résoudre, de toute urgence toutes les SSC occasionnées par un Etat en permettant au titulaire d'une autorisation ou approbation d'exercer les privilèges qui y sont attachés en l'absence de conformité aux normes minimales de l'Etat ou de l'OACI
- d) Augmenter graduellement le taux de mise en œuvre effectif (EI) des résultats USOAP de l'OACI à pas moins de 60% (35% de tous les Etats africains d'ici fin 2013, 70% à fin 2015 et 100% à fin 2017).
- e) Recommander aux Etats de mettre en œuvre des programmes nationaux de sécurité (SSP) et d'assurer que tous les prestataires de services mettent en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS).
- f) Certifier tous les aéroports internationaux d'ici fin 2015.

7.2 Pour la réduction des accidents et incidents graves liés à la piste, la réunion a noté que le taux d'accidents liés à la sécurité de pistes dans la Région AFI a augmenté de 50% en 2014 à 8,4 accidents par million de vols commerciaux, alors que la moyenne mondiale est restée à 2,4%. En ce qui concerne la résolution des problèmes graves de sécurité identifiés (SSC), à ce jour des SSC existent dans 6 Etats de la région AFI. Heureusement, aucun de ces SSC n'est lié aux aéroports. Toutefois, en tenant compte des résultats des missions ROST des Bureaux régionaux de l'OACI et des revus de sécurité de l'ACI (APEX), les risques de SSC pour les aéroports sont toujours présents dans certains États. Pour l'augmentation graduelle du taux de mise en œuvre effectif (EI) des résultats de l'USOAP de l'OACI à au moins 60%, la réunion a noté que seuls 16 États sont au-dessus de 60% pour l'ensemble des domaines sur un objectif de 38 États à la fin de 2015. Seuls 17 Etats sont au-dessus de 60% dans le domaine AGA. Cependant, la moyenne globale en Afrique de 39,44% dans le domaine AGA contre 44,4% pour l'ensemble des domaines de l'USOAP montre que le

niveau de mise en œuvre dans les domaines des aérodromes est encore faible. En ce qui concerne la mise en œuvre du SSP et du SMS, le faible EI du CE 8 - Résolution des problèmes de sécurité exige des efforts supplémentaires. Enfin, la réunion a soulevé une grande inquiétude au sujet de la certification des aérodromes où seulement 22,55% des aérodromes internationaux sont certifiés. En outre la certification de certains aéroports n'a pas suivi les procédures appropriées.

7.3 La réunion a invité les États à prendre les mesures appropriées dans le domaine des aérodromes pour l'atteinte des objectifs de sécurité d'Abuja et a souligné l'urgence de la formulation des projets liés à ces sujets.

Point 8 de l'ordre du jour: Procédures pour les services de navigation aérienne — Aérodrodromes (PANS–Aérodrodromes, Doc 9981) et Amendements de l'Annexe 14, Volumes I et II

8.1 La réunion a examiné sous ce point de l'ordre du jour le PANS-aérodrodromes (Doc 9981) et les amendements et propositions d'amendement du PANS-aérodrodromes et de l'Annexe 14, Volumes I et II.

8.2 La réunion a rappelé que, le 26 juin 2014, la Commission de navigation aérienne a approuvé, en vertu d'une délégation de pouvoir, la première édition des Procédures pour les services de navigation aérienne – Aérodrodromes (PANS – Aérodrodromes, Doc 9981). Le document a été approuvé le 20 octobre 2014 par le Président du Conseil, au nom du Conseil, conformément à la procédure établie. Cette première édition des PANS – Aérodrodromes porte sur les domaines prioritaires révélés par les audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) dans les domaines de la certification des aérodrodromes, de l'évaluation de la sécurité et des études de compatibilité. Les dispositions qu'elle comporte spécifient, en détaillant davantage que les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 14 — Aérodrodromes, Volume I — Conception et exploitation technique des aérodrodromes, les procédures opérationnelles que doivent appliquer les organes de réglementation et exploitants d'aérodrodromes dans lesdits domaines prioritaires afin de garantir la sécurité opérationnelle des aérodrodromes et d'améliorer la capacité et l'efficacité du système dans son ensemble de façon harmonisée à l'échelle mondiale. Le PANS – Aérodrodromes sera applicable à compter du 10 novembre 2016. Conformément à la décision prise par le Conseil le 1er octobre 1973, il est demandé aux États d'insérer dans leur publication d'information aéronautique une liste des différences importantes qui existeront au 10 novembre 2016 entre les dispositions des PANS – Aérodrodromes et leurs règlements et usages nationaux.

8.3 L'Amendement 12 à l'Annexe 14, -Aérodrodromes, Volume I - à la Convention relative à l'aviation civile internationale a été adopté par le Conseil à la cinquième séance de sa 204^e session, le 4 mars 2015 dans le but de renforcer la sécurité et l'efficacité des aérodrodromes d'une manière harmonisée à l'échelle mondiale avec des références aux procédures récemment approuvées figurant dans la première édition des PANS-Aérodrodromes. L'Amendement 12 sera applicable à partir du 10 novembre 2016. Les Etats sont priés de notifier, avant le 10 octobre 2016, la conformité et les différences éventuelles.

8.4 La réunion a aussi rappelé les propositions d'amendement en cours des PANS-Aérodrodromes et de l'Annexe 14, Volumes I et II suivants :

- AN 4/1.1.54-14/97 du 19 décembre 2014: Propositions d'amendement de l'Annexe 14 (Volumes I et II) et de l'Annexe 15 ;
- AN 4/1.1.55-15/30 du 29 mai 2015: Propositions d'amendement des Annexes 3 ; 6, Parties 1 et 2 ; 8 ; 14, Volume I ; 15 ; des PANS-Aérodrodromes ; et des PANS-ATM relatives à un format de compte rendu mondial pour évaluer et signaler la communication de l'état de la surface des pistes ;

- AN 4/1.1.56-15/51 du 10 juillet 2015: Propositions d'amendement de l'Annexe 14, Volume I, et des PANS-ATM (Doc 4444) concernant le système autonome d'avertissement d'incursion sur piste (ARIWS) ;
- AN 4/1.1.57-15/53 du 15 juillet 2015: Propositions d'amendement de l'Annexe 14, Volume I, concernant les aides visuelles à la navigation et la conception des aérodromes.

8.5 La réunion a attiré l'attention des États sur les actions à entreprendre, notamment l'incorporation de ces amendements à leur cadre réglementaire, la notification et la publication des différences et les réponses aux lettres aux États pour les propositions d'amendements.

Point 9 de l'ordre du jour: Identification et élaboration de projets basés sur les Modules des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (B0) et des objectifs régionaux de performance

9.1 La réunion a rappelé que la Douzième Conférence sur la navigation aérienne (AN-Conf/12) dans sa Recommandation 6/1– Cadre de performance régional – méthodologies et outils de planification, avait notamment demandé aux Etats et aux PIRG de se focaliser sur la mise en œuvre des Modules du Bloc 0 de la méthodologie de mise en œuvre par blocs du système de l'aviation (ASBU) de l'OACI en fonction de leurs besoins opérationnels en reconnaissant que ces modules étaient prêts à être déployés. Lors de la 19^{ème} Réunion de l'APIRG tenue à Dakar, Sénégal du 28 au 31 octobre 2013, le Groupe a discuté de l'alignement du Plan régional de mise en œuvre d'un système de navigation aérienne sur la méthodologie ASBU. A cet égard, la Réunion de l'APIRG/19 a convenu que, dans le cadre de l'ASBU, une considération appropriée devrait être accordée aux aspects relatifs à la planification, à la mise en œuvre, au suivi et aux rapports. En outre, les principes de gestion de projets devraient en outre être appliqués par l'APIRG et les organes contributifs des ASBU, s'il y a lieu. La Réunion extraordinaire APIRG (APIRG/EO) a été organisée à Lusaka, Zambie, les 10 et 11 juillet 2014. Le Groupe a notamment convenu des changements dans sa structure organisationnelle et dans ses méthodes de travail et a pris en conséquence la Décision EO/01 : Réorganisation de l'APIRG. Les développements majeurs de ces changements sont les suivants :

- (a) Réduction significative des organes subsidiaires ;
- (b) Etablissement d'une approche projets à mettre en œuvre comprenant :
 - I. Les projets**
 - II. Les équipes projets**
- (c) La révision des procédures (Manuel de l'APIRG) pour la participation aux activités du Groupe avec un accent plus marqué sur l'utilisation renforcée de l'expertise existante.

9.2 Le Bloc 0 de l'ASBU comprend un mécanisme de prise de décision collaborative pour les aéroports (Airport Collaborative Decision Making - A-CDM), un concept visant à améliorer la Gestion des flux de trafic aérien et de la capacité (ATFCM) des aéroports en réduisant les retards, en améliorant la prévisibilité des événements et en optimisant l'utilisation des ressources. La mise en œuvre de l'A-CDM peut améliorer les opérations de surface et la sécurité en rendant les utilisateurs de l'espace aérien, le contrôle de la circulation aérienne (ATC) et les exploitants d'aéroports plus conscients de leurs situations respective et des mesures à prendre concernant un vol donné. A travers des procédures collaboratives, une planification globale et des mesures proactives, la mise en œuvre de l'A-CDM peut aussi voir une réduction majeure de l'attente au sol ou dans les airs des aéronefs en réduisant ainsi la consommation de carburant et en réduisant la pollution sonore et de l'air à proximité des aéroports. La réunion a noté que l'A-CDM est non seulement un système, matériel ou logiciel, une réunion ou un appel téléphonique; il implique un changement de culture, la manipulation de données sensibles, des changements de procédures et un renforcement de la confiance et de la compréhension de chacun des partenaires des processus opérationnels.

9.3 La Réunion extraordinaire de l'APIRG a noté que les Projets devraient résulter des méthodologies de l'ASBU et des objectifs de performance régionaux adoptés par l'APIRG. Ces projets seront exécutés par des équipes d'experts fournis par les Etats et par les Organisations internationales concernées. Le Groupe a aussi convenu que les Equipes de projet pourrait exécuter un projet ou davantage et pourront rendre compte soit directement à l'APIRG, soit aux Sous-groupes en fonction de la nature du projet.

9.4 A la lumière des discussions ci-dessus, la réunion a identifié des projets par rapport aux objectifs de performance régionaux, les tâches et les activités existantes dans le cadre de l'APIRG, le contexte des dispositions de l'annexe 14 ainsi que des modules ASBU comme priorisé par l'APIRG / 19. Les projets suivants ont été identifiés :

- Formation et qualification du personnel technique (régulateur & exploitants d'aérodromes) ;
- Services de sauvetage et lutte contre l'incendie (RFFS) ;
- Plan d'urgence d'aérodrome (AEP), incluant les urgences de santé publique ;
- Gestion des renseignements sur les aérodromes (détermination, exactitude et publication) ;
- Risque d'impacts d'animaux/ Environnement/ Servitudes/Contrôle d'obstacles ;
- Mise en œuvre du programme de sécurité de pistes sur les aérodromes ;
- Maintenance des Aérodromes et compte rendu de l'état de la surface des pistes ;
- Etablissement et mise en œuvre de l'A-CDM ; and
- Certification d'aérodrome (SMS, cadre réglementaire, procédures et manuels, ...).

9.5 En outre, les projets ont été regroupés et affectés à des équipes comme suit. Les détails de la mise en œuvre des projets et des indicateurs de performance ont été également élaborés.

Equipe de Projet 1

- Formation et qualification du personnel technique (régulateur & exploitants d'aérodromes) ;
- Risque d'impacts d'animaux/ Environnement/ Servitudes/Contrôle d'obstacles.

Equipe de Projet 2

- Services de sauvetage et lutte contre l'incendie (RFFS) ;
- Plan d'urgence d'aérodrome (AEP), incluant les urgences de santé publique.

Equipe de Projet 3

- Maintenance des Aérodromes et compte rendu de l'état de la surface des pistes ;
- Gestion des renseignements sur les aérodromes (détermination, exactitude et publication) ;
- Etablissement et mise en œuvre de l'A-CDM.

Equipe de Projet 4

- Certification d'aérodrome (SMS, cadre réglementaire, procédures et manuels, ...);
- Mise en œuvre du programme de sécurité de pistes sur les aérodromes

9.6 En raison de la faible participation des États à l'AOP SG/11, la réunion a décidé de renvoyer l'affectation des équipes à une réunion AOP extraordinaire, qui se tiendra après la prochaine réunion APIRG comme stipulé dans la décision qui suit.

DÉCISION 11/01: PARTICIPATION A LA REUNION AOP EXTRAORDINAIRE**Que:**

- a) Les bureaux régionaux de l'OACI devraient convoquer une réunion AOP extraordinaire pour discuter et assigner les Equipes projets; et**
- b) Les États devraient assurer la participation d'au moins deux Experts aérodromes avec de bonnes expériences dans les activités AOP ".**

Point 10 de l'ordre du jour: Questions diverses.

10.1 Sous ce point de l'ordre du jour, le Kenya a présenté un document sur l'utilisation du balisage rétro-réfléchissant sur les aérodromes. Prenant note de la présentation du Kenya, la réunion a noté que l'utilisation du balisage rétro-réfléchissant pour les aérodromes, n'a pas encore été recommandée par l'OACI.

10.2 En l'absence d'autres points, la séance a été officiellement clôturée par M. Gaoussou Konaté, Directeur Régional Adjoint du Bureau Afrique Occidentale et Centrale de l'OACI.

**ELEVENTH MEETING OF THE AERODROME OPERATIONS PLANNING SUB-GROUP
(AOP/SG/11) (Dakar, Senegal, 3 – 7 August 2015)**

List of Participants

COUNTRY/ ETAT	NO.	NAME/NOM	DESIGNATION/TELEPHONE/FAX/ EMAIL
ANGOLA	1.	AKEITO NETAY	Head of Aerodromes and Infrastructures National Institute of Civil Aviation (INAVIC) Rua Miguel de Melo, 6° Andar, Mutamba, Luanda – Angola Cell.:+244-923306715 Fax: +244 222 390529 netay.akeito@inavic.gv.ao
	2.	MANZODILA EDUARDO	Air Navigation (ANS) Inspector National Institute of Civil Aviation (INAVIC) Luanda - Angola Tel:+244-924519702 Fax:+244-222-390529 eduardo.manzodila@inavic.gv.ao emanzodila06@hotmail.com
COTE D'IVOIRE	3.	AYEBI HENRI JACQUES ASSI	Sous-Directeur Aéroport Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) - Côte d'Ivoire Tel:+255-21-58-6900 Cell:+ 225-05-9601-63 Fax:+ 225-21-27-6346 assiyebi@yahoo.fr
	4.	MEMAN KAMOHAN	Chef Service Aéroport Autorité Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) - Côte d'Ivoire Tel:+225-21-58-6900 Cell:+225-05-68-6637 Fax:+225-21-27-6346 kamohanmeman@yahoo.fr
ETHIOPIA	5.	HANNA TEGEGNETWORK BELIHU	Director, Aerodrome Safety & Standards Ethiopian Civil Aviation Authority Addis Ababa – Ethiopia Tel:+251-0116650255 Cell:+251-911500018 Fax:+251-11650281 hannameklit@yahoo.com ecaa.ssd@ethionet.et
GUINEA	6.	YOMBOUNAUD ABDELKADER	Directeur Général Adjoint Gestionnaire de l'Aéroport BP : 3126- Société de Gestion et d'exploitation de l'Aéroport de Conakry Tél :+ 00224 656 999.002 yombounaudabdelkader@yahoo.fr
		TOLNO FARA	Chef de la Section Navigation et Infrastructure à la Direction Nationale de l'Aviation Civile (DNAC) BP : 95 Aéroport de Conakry, République de Guinée Tel:+224 664 449 889/ +224 655 756 375 Fax : 41 35 77 / 45 34 57 tolnofara1@yahoo.fr

COUNTRY/ ETAT	NO.	NAME/NOM	DESIGNATION/TELEPHONE/FAX/ EMAIL
GUINEA		ZEZE BEAVOGUI	Cadre chargé des Aéroports de l'Intérieur et des Moyens généraux (DAIMG) à la Direction Générale de l'Agence de la Navigation Aérienne BP : 3025 Aéroport Conakry Gbessia, République de Guinée Tel :+224 622 560 197 Fax:41 35 77 /45 34 57 beavoguizeze80@gmail.com
KENYA	7.	PETER MUNYAO	Chief Ground Operations Inspector Kenya Civil Aviation Authority (KCAA) Nairobi – Kenya PO Box 30163-00100 Nairobi Tel:+254-20-6827556 Fax:+254-20-6822300 pmmunyao@kaa.or.ke pmmunyao2010@gmail.com
	8.	LAWRENCE K. AMUKONO	National Continuous Monitoring Coordinator Kenya Civil Aviation Authority (KCAA) Nairobi – Kenya Tel:+254-20-6827556 Cel: +254 722 349320 Fax:+254-20-6822300 lamukono@kaa.or.ke
	9.	HARRISON MACHIO	Manager Safety & Operations Kenya Airports Authority Nairobi - Kenya Tel:+254-20-6611000 Fax:+254-20-6822078 harrison.machio@kaa.go.ke
LESOTHO	10.	SEKONYELA LETSOAKA	Airport General Manager Department of Civil Aviation Maseru - Lesotho Tel:+266-22350692 Cell:+266 58851290 sekonyela@yahoo.com
MALI	11.	CISSE HAMADOUNE	Chef Service Travaux et Aéroports Tél : +223 7603 63 39 Fax :+223 2020 61 77 hamadoune@yahoo.com
MAURITANIE	12.	MBODJ NDOUDORY ALIOU	Directeur de la Sécurité des Aéroports ANAC Mauritanie MET BP 91, Nouakchott, R.I. de Mauritanie Tel : +22 45 24 40 05 Fax : +222 45 25 35 78 ndoudanac@yahoo.fr
	13.	DIOP DRAMANE	Directeur Technique Société des Aéroports de Mauritanie Aéroport de Nouakchott BP : 5605 Tel : +222 3624 25 20 Fax : +222 4525 88 59 diopdramane@sam.mr
MOZAMBIQUE	14.	MUTEREDA EDUARDO	Airport Operations Director- Airports de Moçambique Av. Acordos de Lusaka N° 3267 CP : 2631 Maputo-Moçambique Tel : + 258 825 13 58 60 Fax : + 258 214 50 36 eduardo.mutereda@aerportos.co.mz

COUNTRY/ ETAT	NO.	NAME/NOM	DESIGNATION/TELEPHONE/FAX/ EMAIL
NAMIBIA	15.	CHRIZELDA GEORGE	Aerodrome Safety and Certification Min. Works and Transport Civil Aviation Directorate of Civil Aviation Windhoek Namibia Tel:+264-61-702264 Cell:+264-813253235 Fax:+264-61-702244 georgec@dca.com.na
NIGER	16.	DJIBO MAHAMADOU	Chef de la Division Aéroports et Infrastructures Aéroportuaires Agence Nationale de l'aviation Civile ANAC – Niger Tel:+00-227-20723267/96549167 Fax:+00227-20738056 djibmahamad@yahoo.fr
	17.	OUSMAN SEYDOU FATOUMATA	Chef du Service Normes et Développement des Infrastructures Aéroportuaires Agence Nationale de l'aviation Civile ANAC – Niger Tel:+00-227-20723267/90558849 Fax:+00-227-20738056 fatouseyd@yahoo.fr
REPUBLIQUE DEMOCRATIQUE DU CONGO	18.	MBO BOLOMI	Chef de Section Homologation des Aéroports République Démocratique du Congo Tel:+ +243 81 22 37 602 info@aacrdc.org
SENEGAL	19.	NDOUMBE NIANG THIOUNE	Chef de Département de la Navigation Aérienne de l'ANACIM Aéroport LS. Senghor BP : 8184 Dakar Yoff Sénégal Tél : +221 77 362 25 52 Ndoumbe.niang@anacim.sn
	20.	ASSANE BOUSSO	Chef Unité AIM de l'Agence des Aéroports du Sénégal (ADS) Tel : + 221 77 813 49 46 abouso2006@hotmail.com
	21.	SEYNABOU DIEYE	Chef Pôle Navigation Aérienne de l'Agence des Aéroports du Sénégal (ADS) BP: 8412 Dakar-Yoff Tel:+00221 77 807 32 89/33 869 53 27 diey_nab@yahoo.fr
	22.	BADARA DIOP	Chef du Service Sécurité et Normes d'Aéroports ANACIM BP : 8184 Dakar- Sénégal Tel : + 221 77 554 39 27 Fax : + 221 820 04 03 badara.diop@anacim.sn
	23.	MAMADOU BADJI	Responsable Installations d'honneur de l'ADS Tél: +00221 177 333 93 26 badjimodou@hotmail.fr

COUNTRY/ ETAT	NO.	NAME/NOM	DESIGNATION/TELEPHONE/FAX/ EMAIL
SENEGAL	24.	OULIMATA DIONE DIAKHATE	Commandant d' Aérodrôme de la Représentation de l'ASECNA au Sénégal Tél : +00221 77 643 55 03 dioneoul@asecna.org
	25.	CAPTAIN ABABACAR SALL	Head of Safety and Security Senegal Airlines Tel: +00221 77 740 14 32 ababacar.sall@senegalairlines.aero
	26.	LY SOULEYMANE	Cadre Navigation Aérienne et Aérodrômes Aéroport LSS BP : 8184 Dakar-Yoff Sénégal Tél : +00221 77 44 05 524/ 33 869 53 35 Fax : +00221 33 820 04 03/820 39 67 souleymane.ly@anacim.sn/ leysou@hotmail.com
SIERRA LEONE	27.	MACAULEY EBENEZER WALTON ADETUNJI	Head of Airport Operations Sierra Leone Airports Authority 15 Rawdon Street- Freetown Tel:+ 232 76 606061 Fax:+ 232 22 22 38 18 ebenezermacauley@yahoo.com ea.macauley@slaa.sl
SOUTH AFRICA	28.	NELSON MOTLAGOILWE NKABITI	Senior Manager: Aerodromes and Facilities South African Civil Aviation Authority Pretoria - South Africa Tel:+27-545-1091 Fax:+27-86-641-2746 nkabitin@caa.co.za
TANZANIA	29.	MWANAISHA HAMISI SALUM	Principal Aerodrome and Ground Aids Inspector (PAGI) Tanzania Civil Aviation Authority United Republic of Tanzania Tel:+255-22 2198196 Cell:+255-68 4325755 Fax:+255-2844304 msalum@tcaa.go.tz mwanaishasalum@yahoo.co.uk
TCHAD	30.	NGARTOLNAN NGARBE	Directeur des Aérodrômes Autorité de l'Aviation Civile du Tchad (ADAC) - République du Tchad Tél : +235 66 28 9528 ngarbesim@yahoo.fr
	31.	ALI MAHAMAT MOUSSA	Responsable CNS à l'ADAC Autorité de l'Aviation Civile (ADAC) ADAC BP : 96 Ndjamenas- Tchad Tel :+00235 6311 11 22/9311 11 22 ali_tanda@yahoo.fr
ASECNA	32.	PIERRE TSATSABI	Chargé Gestion Opérations Sauvetage et lutte contre l'Incendie - Direction Générale – ASECNA - Sénégal - Dakar Tel: +221 77 489 44 42/33 864 56 75 pierrepaide@yahoo.fr/ tsatsabipie@asecna.org

COUNTRY/ ETAT	NO.	NAME/NOM	DESIGNATION/TELEPHONE/FAX/ EMAIL
ASECNA	33.	NYNTCHÉ OURO-SAMA	Expert Opération ATS Direction Générale – ASECNA Dakar- Sénégal Tel: +221 77 456 17 49 Ouro-samany@asecna.org
	34.	SARR ALI	Chef Unité AIM Sénégal/ Représentation ASECNA Aéroport LSS BP: 8132 Tél: + 221 33 869 22 40/77 647 51 81 Faxx + 221 33 820 06 00 sarrali@asecna.org / alisarr2000@yahoo.fr
DCP AIRPORTS	35.	CHAUVET PIERRE	Président de la Société DCP Airports 17 Allée de la Fontaine au Roy 95270 St Martin du Tertre France Tel :+ 33 1 30 35 65 22/Fax : 33 1 30 79 13 dcp@dcpairports.fr
ICAO	36.	NIKA MEHEZA MANZI	Regional Officer AGA- Aerodromes and Grounds Aids ICAO WACAF nmanzi@icao.int
	37.	ARTHEMON NDIKUMANA	Regional Officer AGA- Aerodromes and Grounds Aids ICAO ESAF ANdikumana@icao.int
	38.	NDEYE KHOUDIA DIALLO	Team Assistant AGA-AVSEC WACAF Office ndiallo@icao.int
IFALPA	39.	CAPTAIN ELI BADJI	Regional Vice President IFALPA AFI/West Region Dakar – FANN – Senegal Tel:+221-77-278-9000 eli.badji@gmail.com
OCEM ENERGY TECHNOLOGY	40.	MR. MICHELE SAPORETTI	Area Sales Manager OCEM Energy Technology (Business unit: OCEM Airfield Technology) –Italy Tel:+390516656611 Cell:+393442128025 Fax:+390516656677 michele.saporetti@ocem.com
INTERPRETE	41.	SERIGNE DIAGNE	Interpréte Tel:+ 00221 77 644 36 37 serdiagne@yahoo.com
	42.	NDIACK BA	Interpréte ndba50@hotmail.com
	43.	MARIE AIDA DIOP	Interpréte mariaida02@hotmail.com mariaida@orange.sn marieaida.diop@gmail.com ma.diop-wane@aiic.net