



ICAO



Vingt-quatrième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/24) et septième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Région Afrique — Océan Indien (RASG-AFI/7) — Séances conjointes

(Réunion virtuelle, 1er et 8 novembre 2021)

Point 3 de l'ordre du jour : État d'avancement des cibles de la Région en matière de sécurité et de navigation aérienne

(Note présentée par le Secrétariat de la CAFAC)

RÉSUMÉ

La présente note de travail met l'accent sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des cibles de sécurité révisées d'Abuja et d'ANS (AST) jusqu'en juin 2021. Elle fait également le point sur le mécanisme de suivi des AST.

Suite à donner :

La réunion est invitée à :

- a) prendre acte de l'état d'avancement et des difficultés liées à la mise en œuvre et au compte rendu sur les progrès ;
- b) prier instamment les États membres à adopter des outils de [e-collèctecollecte](#) automatisée de données pour le suivi des cibles AST ;
- c) promouvoir la coordination entre les parties prenantes clés (surtout les RSOO) et intensifier les interventions nécessaires pour aider les États membres dans la mise en œuvre des cibles ANS, en particulier.

RÉFÉRENCE(S) :

- Déclaration d'Abuja sur la sécurité de l'aviation en Afrique ;
- Mécanisme de la CAFAC pour le suivi des systèmes et initiatives en matière de sécurité ;
- Cibles révisées d'Abuja intégrant les indicateurs de performance ANS de la Région AFI ;
- GASP et GANP de l'OACI.

1. INTRODUCTION

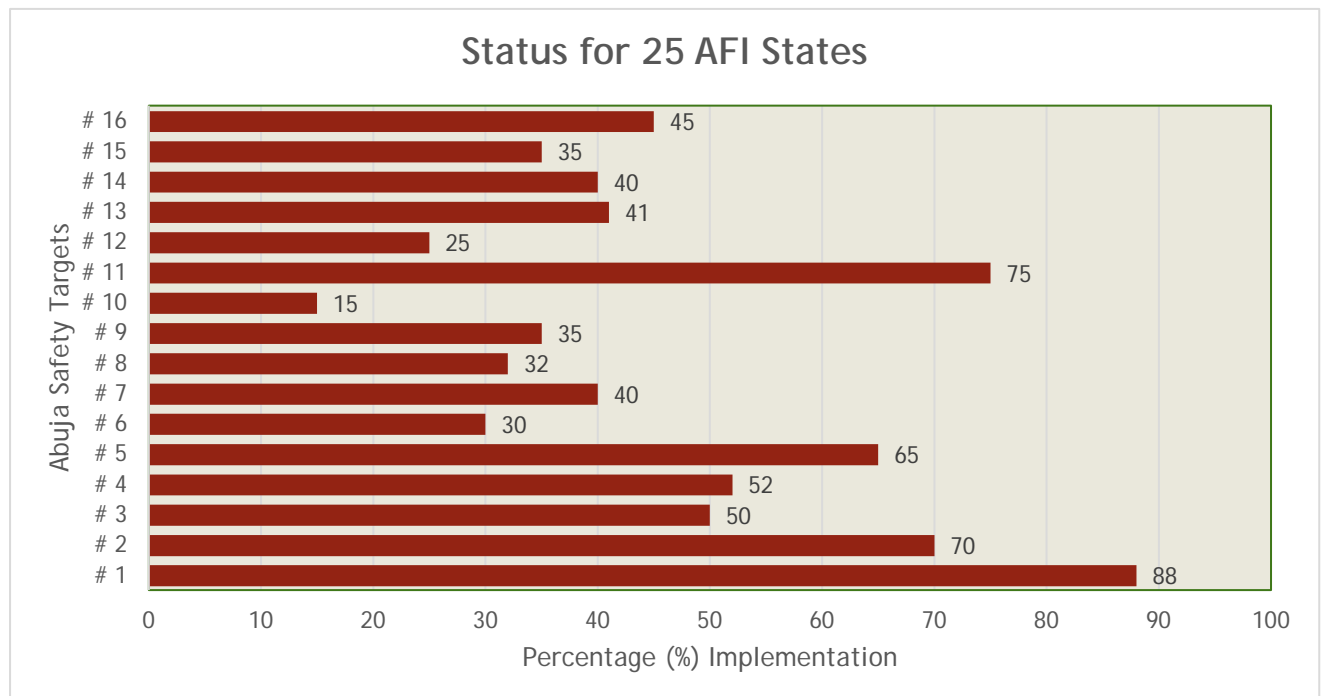
1.1. Les cibles de sécurité d'Abuja comprennent 16 cibles continentales de sécurité d'ANS convenues entre les États membres africains afin de renforcer la sécurité de l'aviation en Afrique. La CAFAC a été chargée de suivre le niveau de mise en œuvre des cibles de sécurité d'Abuja et des objectifs d'ANS pour le compte des États membres africains. À cet égard, un mécanisme de suivi a été élaboré par la CAFAC pour atteindre cet objectif. Des questionnaires conformes à ce mécanisme ont été envoyés aux États pour la remontée d'informations afin

d'aider la CAFAC à faire périodiquement le point sur la mise en œuvre des cibles de sécurité d'Abuja.

1.2. **Seulement 25 États membres de la CAFAC sur 53** ont répondu aux questionnaires, et conformément aux décisions de la réunion du Comité directeur du Plan AFI tenue lors de la [SemaineSemaine](#) AFI de l'aviation du 16 au 20 juillet 2018, la CAFAC a complété les données envoyées par les États par des informations pertinentes issues des bases de données pertinentes de l'IATA et de l'OACI, notamment le système iSTARS et le cadre en ligne (OLF) de l'USOAP-CMA de l'OACI, etc.

2. ANALYSE

- a) Grâce à la coopération et à la collaboration avec les organisations internationales et les partenaires, des ressources ont été allouées pour aider les États membres à mettre en œuvre les cibles [de](#) sécurité et d'ANS d'Abuja. Les activités soutenues comprennent les initiatives de renforcement des capacités à travers divers ateliers et sessions de formation et la fourniture d'experts aux États membres pour les aider à mettre en œuvre des programmes spécifiques. Le Plan AFI de l'OACI financé par le projet EU-ASA et la BAD et le partenariat conclu avec l'AFRAA, l'IOSA et d'autres organismes ont beaucoup aidé les États membres à se mettre en conformité. Ces interventions ont permis une amélioration du niveau de mise en œuvre entre les États membres.
- b) Le rapport sur l'état d'avancement des cibles AST a été établi grâce aux données fournies par 25 États membres, complétées par celles apportées par l'IATA et le système iSTARS de l'OACI qui ont permis de formuler les observations figurant dans



la Pièce jointe B et dans le Graphique ci-dessous :

Une analyse supplémentaire des performances de la période 2020-2021 a permis de tirer les conclusions suivantes :

- Des progrès limités ont été enregistrés dans la mise en œuvre des AST liées à la navigation aérienne. Par [exemple](#) :
 - AST # 14 – Mise en œuvre des modules B0 de l’ASBU — 40 % en moyenne - cible de 2018 non atteinte ;
 - AST # 13 — Fourniture de services de navigation aérienne sans discontinuité dans la Région AFI — progrès insatisfaisants enregistrés à mesure qu’on approche de 2024 ;
 - AST # 10 — Mise en œuvre de la transition de l’AIS à l’AIM — environ 15 % des États membres ont déposé des plans d’action nationaux - cible de 2028 non atteinte ;
 - AST # 12 – Réduire le taux de proximité d’aéronefs (AIRPROX)
 - 25 % ont mis en place un mécanisme de surveillance des AIRPROX – Les progrès vers [la](#) cible de 2023 sont insuffisants

3. DIFFICULTÉS RENCONTRÉES

- i. Absence d’outils appropriés de collecte et d’analyse des données de sécurité ;
- ii. Informations limitées fournies par les États et absence de mécanismes et d’outils efficaces de compte rendu sur les progrès ;
- iii. Ressources/interventions limitées des entités responsables pour aider les États membres à atteindre les cibles fixées ;
- iv. Absence de plans directeurs et de ressources dont les États membres ont besoin pour atteindre certaines cibles qui nécessitent des moyens financiers importants ;
- v. Certains indicateurs clés des performances ne sont pas suffisants pour rendre compte de l’état d’avancement des plans de mesures correctives et devraient être par conséquent révisés.

4. MÉCANISME DE SUIVI

- Dans le but de combler les lacunes d’information et répondre à la nécessité de méthodes améliorées de collecte des données et de suivi de la mise en œuvre des systèmes et cibles de sécurité, au cours des deux dernières années, la CAFAC a promu et encourage les États membres à utiliser les outils automatisés de collecte et d’analyse des données de sécurité pour suivre les systèmes de supervision de la sécurité conformément au mécanisme de la CAFAC pour les systèmes et les initiatives de suivi de la sécurité que la plénière de la CAFAC, adopté en décembre 2018. À cause de l’avènement de la pandémie de COVID-19, l’utilisation de systèmes de supervision automatisés et intégrés constitue la voie à suivre parce qu’ils permettent de promouvoir la collecte de données en temps réel et de fournir des systèmes de surveillance sans contact et le retour d’informations.
- S’agissant de la mise en œuvre, il faut identifier des outils informatiques adaptés, les logiciels connexes, et en équiper les États membres, le cas échéant. Il faut également la coordination et la collaboration entre les organisations régionales clés [telles](#) que les RSOO et les partenaires internationaux pour résoudre les difficultés de mise en œuvre, comme la nécessité de ressources pour le déploiement des outils informatisés de collecte et d’analyse de données au profit des États membres. Ce qui nécessite d’orienter les ressources et les efforts vers les domaines où les besoins sont les plus importants, notamment les cibles d’ANS.

- Certains indicateurs de performances en matière déde sécurité sont insuffisants pour rendre compte de l'état d'avancement de la mise en œuvre de certaines cibles et devraient par conséquent être révisés.

5. CONCLUSION

Afin de combler ces lacunes, les mesures suivantes sont recommandées :

a) **Pour la CAFAC, l'OACI, les RSOO et les partenaires**

Il faut aligner les cibles avec le GASP/GANP et fixer des objectifs clairement mesurables et des cibles, des indicateurs connexes, et désigner les personnes/organisations pour fournir les informations nécessaires. La CAFAC devrait élaborer un mécanisme et des outils en ligne pour rendre compte de manière efficace des progrès, organiser des réunions périodiques avec les coordonnateurs AST établis, et fournir l'assistance nécessaire aux États. Il faut une coordination efficace entre les parties prenantes clés afin de garantir la disponibilité des ressources. La CAFAC et les entités régionales devraient faciliter l'élaboration de plans directeurs continentaux et régionaux pour garantir une mise en œuvre complète des cibles ANS.

b) **Pour les États membres**

Il faut élaborer et utiliser des outils automatisés de collecte et de partage des données conformes au Mécanisme de suivi de la mise en œuvre des systèmes et initiatives de sécurité. Les États membres sont encouragés à élaborer et mettre en œuvre les plans nationaux de mise en œuvre pour les diverses cibles de sécurité et d'ANS.

ATTACHMENT A
Combined Performance for AFI States

Revised Abuja Safety Target	Assessments	Status of Implementation
<p>1. Progressively reduce the African accident rate from 8.6 to 2.5 per million departures by the end of 2022, with focus on:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ runway related accidents and serious incidents (Runway Excursion, RE). ▪ controlled flight into terrain (CFIT) related accidents and serious incidents. ▪ Loss of Control In-flight (LOC-I) related accidents and serious incidents. ▪ Achieve and maintain zero fatalities in aircraft accidents. 	<p>The accident rate decreased from 10.34 in 2019 to 3.64 in 2020. (Source:- ICAO iSTARS)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ runway related accidents and serious incidents (Runway Excursion, RE) continue to record a higher rate than the other HRCs. ▪ CFIT related Accidents and serious Incidents rate remained at Zero from 2015 to 2020. ▪ LOC-I related accidents and serious incidents had Zero rate in 2020. However, this may be due to the adverse reduction in traffic volume as impact of COVID-19. <p>(Source: IATA)</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Number of fatalities decreased from 183 in 2019 to Zero in 2020 <p>(Source: ICAO iSTARS)</p>	<p>Although there was an overall decrease in accident rate and fatalities in 2020 compared to the same period in 2019, this may be attributed to the drastic reduction in the volume of traffic due to the impact of COVID-19 pandemic. Notwithstanding, more efforts need to be put in place to continue to maintain a downward trend if the target for 2022 is to be achieved.</p>
<p>2. All States establish and strengthen autonomous Civil Aviation Authorities with independent regulatory oversight, sustainable sources of funding and resources to carry out effective safety oversight and regulation of the aviation industry by 2022.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ States that need support in areas with safety margins below zero, to use a regional safety oversight organization's or another State's ICAO-recognized functions by 2020. 	<p>At least the 28 States that have attained the 60 per cent EI Target, amongst the 46 audited RASG-AFI States, are effectively autonomous.</p>	<p>Comprehensive data on status of CAAs not available.</p>

Revised Abuja Safety Target	Assessments	Status of Implementation
<ul style="list-style-type: none"> ▪ States effectively exercise the safety oversight functions with a positive safety margin in all areas by 2022. <p>States to delegate certain safety oversight functions to RSOOs or other States, by the end of 2022 in areas with safety margins below zero, and as appropriate.</p>		
<p>3. States resolve:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Existing SSCs by June 2018; ▪ Newly identified SSCs within 6 months from the date of its official publication by ICAO. 	<p>From 2012 to 2020:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 22 SSCs found in 15 States; ▪ 21 resolved in 14 States. ▪ 1 SSC still exist in one State. ▪ Exceeded 12-month deadline 	Target not met
<p>4. States abide by the timelines and provide resources for implementation of ICAO/State Plans of Action</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ All States to have accepted ICAO Plans of Action by 2019 and ▪ abide by the timelines and provide resources for their implementation. 	<p>37 States have accepted ICAO Plans of Action and are at different stages of implementation (Source: AFI Plan)</p>	Data collected was insufficient to determine level of implementation of the ICAO/ State Plans of Action.
<p>5. States progressively increase the Effective Implementation (EI) percentage under the ICAO USOAP such that States with:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ EI < 60% attain 60% by 2020; ▪ 60% ≤ EI ≤ 70% attain 80% by 2022; 70% < EI attain 95% by 2028. 	<p>By December 2020, only 59.62% of the AFI member States had reached the target of 60% EI and the group of States has an average EI of 57.18%. This is 1.49% increase compared to 2019.</p>	<p>Target not met (EI < 60% attain 60 per cent by 2020).</p> <p>Number of AFI States with EI of 60 per cent and greater has increased significantly from 15 in 2014 to 32 by December 2020.</p>

Revised Abuja Safety Target	Assessments	Status of Implementation
		The efforts of ICAO and AFCAC should be intensified to accelerate the implementation of the CAPs.
<p>6. For the purposes of SSP/SMS Implementation, all States:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ to have a Foundation SSP established, addressing all pre-requisites; ▪ to have an Effective SSP with appropriate maturity level established; ▪ to contribute information on safety risks, including SSP SPIs, to the RASG-AFI; ▪ with a positive safety margin, and an Effective SSP, to actively engage in RASG-AFI safety risk management activities (analysis of safety risks, design and implementation of risk mitigation actions). <p>All Service Providers to use globally harmonized SPIs as part of their SMS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ By December 2020, at 24 RASG-AFI States initiated SSP implementation with One State (Rwanda) attaining Level 4. None of the States contributed information on safety risks to RASG-AFI. <p><i>(Source: ICAO iSTARS)</i></p>	<p>Target not met</p> <p>Goal 3.1 of the 2020 – 2022 Edition of the GASP requires all States to implement the foundation of an SSP by 2022. Therefore, the ICAO Regional Offices (ESAF/WACAF) had incorporated SSP Implementation Assistance to States in their work programme, which includes review of the SSP Foundation Protocol Questions (PQs). The AFI Plan Project on SSP Implementation by States should be broadened to include all RASG-AFI States and not just States with 60% EI and greater.</p>
<p>7. All International Aerodromes to be certified by 2022,</p> <ul style="list-style-type: none"> • At least one international aerodrome in every State to be certified by end of 2020; • All airport operators to participate in the ICAO-recognized industry assessment 	<p>As at 31 December 2020, 41 International Aerodromes were certified out of 129 within RASG-AFI States (31.78 per cent).</p> <p><i>(Source: ICAO)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 24 out of 48 RASG-AFI States certified at least one international aerodrome. • 47 airports out of 175 received an APEX review • 42 aerodrome out of 175 	<p>Target not met (At least one international aerodrome in every State to be certified by end of 2020).</p> <p>From the responses to the questionnaire, aerodrome certification is still a serious challenge for AFI States. However, almost all AFI States indicated that the process of</p>

Revised Abuja Safety Target	Assessments	Status of Implementation
<p>programme for airports (APEX) by end of 2022;</p> <ul style="list-style-type: none"> At least one international aerodrome in every State to establish a Runway Safety Team (RST) by end of 2020. 		certification of international aerodromes is in progress.
<p>8. Require all African airlines to obtain an IATA Operational Safety Audit (IOSA) certification:</p> <ul style="list-style-type: none"> All States to establish an appropriate framework for recognition of IATA operational safety audit (IOSA) and IATA Standard Safety Assessment (ISSA) as effective safety mechanisms; All African airlines to obtain IOSA or ISSA certification, as appropriate, by the end of 2022. 	<p>From a total of 20 airlines on the IOSA Registry in 2012 there was an increase to 34 airlines on the Registry by end of December 2020.</p> <p>One new airline in ESAF (first ever in the Region) was also added to the ISSA Registry by December 2020.</p> <p>By end of 2020 only four (4) RASG-AFI States: Mozambique, Rwanda, Togo and Zimbabwe had established some form of legal instrument that recognizes IOSA. One (1) additional State in ESAF close to finalizing. (Source: IATA)</p>	The Target to be further pursued. There is a need for distinction between the establishment of an appropriate framework by States for recognition of IATA operational safety audit (IOSA) and IATA Standard Safety Assessment (ISSA) as effective safety mechanisms, and IOSA registration.
Air Navigation (ANS) Target	Status of Implementation	Recommendations
<p>9. All States to establish an effective and operational SAR organization:</p> <ul style="list-style-type: none"> Development of a National SAR Plan by end of 2018; 	<ul style="list-style-type: none"> Based on data collected as part of AFI Plan project, 25 SAR agreements have been signed between States and 35 new Draft agreements have been developed to either supersede old agreements or formalised cooperation where this has been lacking. 	<p>Target not met.</p> <p>States are progressively developing SAR Plans, though at a slow pace.</p>

Revised Abuja Safety Target	Assessments	Status of Implementation
<ul style="list-style-type: none"> • Conclusion of SAR Agreements/ MoUs with all neighboring States by end of 2018; • Organisation of multi-agency, multi-State and combined Regional SAR exercises to test SAR systems in place involving as many SAR units as practicable by end of 2019. 	<ul style="list-style-type: none"> • Eight (8) States have developed National SAR Plans and two (2) States have draft National SAR Plans in place. <p style="text-align: center;"><i>(Source: ICAO)</i></p>	
<p>10. All States to implement the transition from AIS to AIM:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Development of a National Action Plan By end of 2018; • Implementation of the National Action Plan in accordance with the ASBU Block 0 D-ATM by end of 2020. 	<ul style="list-style-type: none"> • 36 per cent of States have fully completed Phase 1 Consolidation; • 44 per cent have partially accomplished Phase 2 Going Digital. <p style="text-align: center;"><i>(Source: ICAO)</i></p>	<p>No comprehensive data available.</p> <ul style="list-style-type: none"> • There is need to establish and promote sufficient data collection tools; • Effective coordination among key stakeholders and appropriate regional master plans/ interventions are required to ensure effective implementation of this target.
Air Navigation (ANS) Target	Status of Implementation	Recommendations
<p>11. All States to implement PBN procedures for all instrument runways.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 75% of Instrument Runways to have PBN procedures by end of 2020; • 100% of Instrument Runways to have PBN Procedures by end of 2025. 	<p>Available information indicated that 33 out of 48 RASG-AFI States attained target of 100 per cent PBN implementation, representing 68.75 per cent.</p> <p style="text-align: center;"><i>(Source – ICAO iSTARS)</i></p>	<p>Although group average is high, a number of States have not initiated PBN procedures for their instrument runways. There is need for effective coordination among key stakeholders and appropriate regional interventions are required to ensure effective implementation of this target.</p>
<p>12. All States to progressively reduce the rate of aircraft proximity (AIRPROX) occurrences in their managed airspaces by at least 50% annually from Dec. 2017 baseline, in order to</p>	<p>No comprehensive data to establish level of implementation.</p>	<p>Target: 2023 So far, no comprehensive data available.</p>

Revised Abuja Safety Target	Assessments	Status of Implementation
<p>attain and maintain a level of zero (0) Airprox by correspondingly reducing errors in the following contributive factors:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Co-ordination between ATS Units (50%); • Airspace Organization and ATC Procedures (50%); • Mobile Communications (50%) • Poor Crew Discipline on board aircraft (50%) 		<p>There is need to establish and promote sufficient data collection tools.</p>
Air Navigation (ANS) Target	Status of Implementation	Recommendations
<p>13. Establishment of seamless Air Navigation Services in the AFI Region:</p> <p>a) All States to ensure provision of harmonized Air Navigation Services in terms of flight separation, interoperability of CNS/ATM systems to reduce airspace complexity and achieve seamless operations along major air traffic flows.</p> <p>b) Various initiatives formulated by the Regional Economic Communities (RECs) and ANSPs within the AFI Region to be harmonized.</p>	<p>Activities towards integration of the AFI Region towards seamless ANSPs is anticipated through RECs.</p> <p>COMESA recruited experts to spearhead harmonization of Air Navigation Services etc.</p>	<p>Target: 2024</p> <p>There is need for appropriate regional master plans/ interventions to ensure effective implementation of this target.</p>
<p>14. All States to implement ASBU B0 Modules:</p> <ul style="list-style-type: none"> • All States to develop National ASBU Plan by end of 2018. 	<p>IATA ASBU Tracker indicate that:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Total percentage of RNAV GNSS APRCH was 63 per cent for ESAF and 79 per cent for WACAF; ▪ Total percentage of RNAV SID was 40 per cent for ESAF and 20 per cent for WACAF; ▪ Total percentage of RNAV STAR was 40 per cent ESAF and WACAF 46 per cent. <p>(Source - ICAO/ IATA)</p>	<p>Target not met</p> <p>Comprehensive information on current Status of ASBU implementation in AFI Region was not available.</p> <ul style="list-style-type: none"> • There is need to establish and promote sufficient data collection tools; • There is need for appropriate regional master plans/ interventions

Revised Abuja Safety Target	Assessments	Status of Implementation
		to ensure effective implementation of this target.
<p>15. All States to develop and implement a National Plan for the reduction of CO₂ emissions due to international civil aviation:</p> <ul style="list-style-type: none"> • develop a National Plan for CO₂ reduction by end of 2020; • full implementation of the National Plan by 2022. 	<p>25 States in AFI Region have developed and submitted to ICAO, National Plans for the reduction of CO₂ emissions.</p> <p>10 States are receiving assistance under Phase II of the ICAO assistance project, funded by the European Union (EU), on Capacity Building for the Mitigation of CO₂ Emissions from International Aviation.</p> <p><i>(Source – ICAO)</i></p>	<p>States need to be encouraged to develop or update their Action Plans using the guidance in the ICAO Doc 9988.</p>
<p>16. All States ensure that their ANSPs effectively participate in the African ANSP Peer Review Programme by:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Joining the programme and having in place, an annual Peer Review plan of activities. • Develop and implement appropriate corrective action plans to satisfactorily address Peer Review recommendations. 	<p>Membership has continued to grow with current participation including: CANSO members (all 17 ASECNA member States, South Africa, 3 Robert FIR States, Uganda, Mozambique, Zambia, Algeria etc).</p> <p><i>(Source – ICAO)</i></p>	<p>More States need to be encouraged to join the ANSP Peer Review Programme in order to meet the 2022 target.</p>