



ICAO



ORGANISATION INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

Vingt-cinquième réunion du Groupe régional Afrique – Océan indien de planification et de mise en œuvre (APIRG/25) & Huitième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation – Région Afrique-Océan Indien (RASG-AFI/8) – Sessions conjointes

7 - 11 novembre 2022

Point 3 de l'ordre du jour : Coordination de l'APIRG et de RASG-AFI

Alignement des objectifs de sécurité et de navigation aérienne d'Abuja sur les buts et objectifs du plan mondial de sécurité aérienne (GASP) et du plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI.

(Présenté par le Secrétariat de la CAFAC)

**RÉSUMÉ**

La présente note de travail présente les progrès réalisés dans l'examen et l'alignement des objectifs d'Abuja en matière de sécurité et de navigation aérienne avec le GASP et le GANP de l'OACI, respectivement.

**Actions requises** : les actions requises sont indiquées au paragraphe 4 du présent document de travail.

**RÉFÉRENCE(S) :**

- Déclaration d'Abuja sur la sécurité aérienne en Afrique ;
- Objectifs de sécurité révisés d'Abuja intégrant les indicateurs de performance AFI ANS ;
- Doc 10004 de l'OACI - GASP 2020-2022 et
- Doc 9750 de l'OACI - GANP (6<sup>e</sup> édition ).
- Cadre de référence des Basic Building Blocks (BBBs)  
<https://www4.icao.int/ganpportal/BBB>
- Cadre de référence pour la mise à niveau des blocs du système aéronautique (ASBU)  
<https://www4.icao.int/ganpportal/ASBU>
- Plan de navigation aérienne électronique (e-ANP) Volumes I, II et III

**1. Introduction**

- 1.1 Les objectifs de sécurité d'Abuja (AST) sont des objectifs de sécurité de haut niveau établis pour aider les États africains à assurer de manière proactive la sécurité aérienne. Ces objectifs ont été adoptés par les ministres africains responsables de l'aviation à Abuja, au Nigeria, en juillet 2012.
- 1.2 D'autre part, le Plan mondial pour la sécurité de l'aviation (GASP) de l'OACI contient également des objectifs mondiaux visant à réduire continuellement le nombre de décès, et le risque de décès, en guidant l'élaboration d'une stratégie harmonisée de sécurité aérienne, en développant et en mettant en œuvre des plans régionaux et nationaux de sécurité aérienne. Le GASP comprend des lignes directrices et une structure permettant aux États, groupes d'États ou entités d'une région d'identifier les dangers et d'atténuer les risques liés à la sécurité opérationnelle, grâce à l'aide des groupes régionaux de sécurité aérienne (RASG) et à la coordination régionale.
- 1.3 RASC/8 - Décision 8/02 relative à la "Révision des objectifs de sécurité d'Abuja" - stipule ce qui suit :
- a) Le Secrétariat (OACI) coordonne la révision des objectifs de sécurité d'Abuja pour les aligner sur les objectifs ou les exigences des plans globaux actuels de l'OACI ;
  - b) l'équipe de rapport sur la sécurité aérienne (ASRT) du RASG-AFI est chargée de :
    - i. Réaliser un examen complet des objectifs de sécurité et du plan d'action d'Abuja à la lumière des dispositions du plan mondial de sécurité aérienne de l'OACI (Doc 10004) ;
    - ii. analyser les projets/programmes existants qui traitent des objectifs de sécurité aérienne ou y afférents
    - iii. Élaborer des propositions pour un cadre approprié et cohérent de performance en matière de sécurité aérienne, à utiliser par les États et les institutions et organisations régionales.
- 1.4 Conformément à la décision 8/02 du RASC/8 et à la conclusion 7/07 du RASG-AFI/7, la CAFAC, en collaboration avec le WACAF et l'ESAF de l'OACI, a examiné les AST afin de s'assurer de leur conformité avec les GASP, les GANP et les meilleures pratiques de l'OACI, et ce WP fournit une mise à jour des progrès réalisés.

## 2 Discussion

- a) Lors de la réunion conjointe qui s'est tenue virtuellement du 23 novembre au 2 décembre 2020, l'APIRG/23 et la conclusion 2/07 du RASG-AFI/6 ont identifié le besoin de revoir et d'aligner les objectifs de sécurité et de navigation aérienne d'Abuja avec le Plan mondial de sécurité aérienne (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI, respectivement, et ont chargé la CAFAC et l'OACI de diriger le processus de révision. L'objectif était d'assurer l'harmonisation et d'accélérer la mise en œuvre des objectifs de sécurité et de navigation aérienne d'Abuja en Afrique.
- b) Le GANP qui a été modifié en 2020 prévoit une série d'améliorations opérationnelles pour accroître la capacité, l'efficacité, la prévisibilité et la flexibilité tout en assurant l'interopérabilité des systèmes et des données ainsi que l'harmonisation des procédures.
- c) Les modifications proposées des AST ont pris en compte les éléments suivants :-
  - examen des progrès réalisés au niveau mondial dans l'amélioration des performances en matière de sécurité aérienne et dans la

la mise en œuvre des SSP/Systèmes de gestion de la sécurité (SGS), ainsi que toute atténuation pertinente des risques ;

- recommandations du RASG-AFI et d'APIRG, telles que la nécessité d'établir et de mettre en œuvre des outils automatisés de collecte de données sur la sécurité et de partage de l'information, conformément au mécanisme de suivi de la mise en œuvre des systèmes et initiatives de sécurité de la CAFAC ;
  - enseignements tirés par les États, les régions et l'industrie ;
  - questions opérationnelles et technologiques susceptibles d'affecter la feuille de route mondiale pour la sécurité aérienne ; et
  - modifications apportées au GASP et au GANP de l'OACI.
- d) Reférez-vous à l'annexe A, qui présente les modifications proposées aux objectifs d'Abuja en matière de sécurité et de services de navigation aérienne.

### **3 Conclusion**

- a) Les modifications proposées sont conformes aux buts et objectifs du GASP et du GANP de l'OACI et aux meilleures pratiques internationales.
- b) Il est nécessaire de renforcer la collaboration entre la CAFAC et l'OACI, y compris la planification conjointe des activités d'assistance technique, l'optimisation des ressources et le renforcement des capacités au profit des États membres, afin d'assurer la mise en œuvre continue des objectifs d'Abuja en matière de sécurité et de services de navigation aérienne, conformément au GASP et au GANP de l'OACI.

### **4 Action requise**

L'assemblée est invitée à :

- a) Noter la nécessité d'assurer en permanence l'alignement des objectifs d'Abuja en matière de sécurité et de navigation aérienne sur le GASP et le GANP de l'OACI, respectivement, et leurs modifications ultérieures au cours de leurs cycles respectifs (période triennale) ;
- b) Approuver les propositions d'amendement des objectifs d'Abuja en matière de sécurité et de navigation aérienne, telles qu'elles figurent dans l'annexe du présent document de travail ;
- c) Demander au RASG-AFI de poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre du plan régional de sécurité aérienne pour la région Afrique-Océan Indien (AFI-RASP), par l'intermédiaire de ses équipes de soutien à la sécurité (SST) ;
- d) Exhorter les États membres à inclure la mise en œuvre des buts et objectifs du GASP et des objectifs d'Abuja en matière de sécurité et de services de navigation aérienne dans leurs plans nationaux de sécurité aérienne.

ANNEXE AModifications proposées aux objectifs d'Abuja en matière de sécurité et de navigation aérienne

Objectif de sécurité à Abuja	GASP/ GANP/ Autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs proposés
<p><b>1. Réduire progressivement le taux d'accidents en Afrique de 8,6 à 2,5 par million de départs d'ici fin 2022, en mettant l'accent sur :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>les accidents et les incidents graves liés aux pistes (sorties de piste, RE).</b></li> <li>▪ <b>accidents et incidents graves liés à des impacts sans perte de contrôle (CFIT).</b></li> <li>▪ <b>Accidents et incidents graves liés à une perte de contrôle en vol (LOC-I).</b></li> <li>▪ <b>Atteindre et maintenir un taux de zéro décès dans les accidents d'avion.</b></li> </ul>	<p>OACI Doc 10004 - GASP, édition 2023-2025 ;</p> <p><b>Objectif 1 :</b> Réaliser une réduction des coûts d'exploitation les risques pour la sécurité, Objectif 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux global d'accidents.</p>	<p><b>Objectif 1 :</b> Réduire de manière continue les risques liés à la sécurité opérationnelle.</p> <p><b>Cible 1.1 :</b> Maintenir progressivement une tendance à la baisse du taux d'accidents en Afrique par rapport au niveau de référence de 1,53 par million de départs en 2021, en mettant l'accent sur les catégories régionales d'événements à haut risque (R-HRC) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Accidents et incidents graves liés aux pistes (Excursion sur piste, RE).</li> <li>▪ Accidents et incidents graves liés aux pistes (Incursion sur piste, RI).</li> <li>▪ Accidents et incidents graves liés au vol contrôlé vers le terrain (CFIT).</li> <li>▪ Accidents et incidents graves liés à une perte de contrôle en vol (LOC-I).</li> <li>▪ Collision en vol (MAC)</li> <li>▪ Atteindre et maintenir un taux de zéro décès dans les accidents d'avion.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'accidents par million de départs (taux d'accidents).</li> <li>• Nombre d'accidents mortels par million de départs (taux d'accidents mortels).</li> <li>• Pourcentage de catégories d'événements à risque élevé au niveau régional (R HRC)</li> <li>• Pourcentage d'aéroports internationaux disposant d'une équipe de sécurité des pistes (RST) établi.</li> <li>• Nombre d'évènements AIRPROX enregistrés.</li> </ul>

Objectif de sécurité à Abuja	GASP/ GANP/ Autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs proposés
<p><b>2. Tous les États établissent et renforcent des autorités de l'aviation civile autonomes, dotées d'une surveillance réglementaire indépendante, de sources de financement et de ressources durables, afin d'assurer une surveillance et une réglementation efficaces de la sécurité du secteur de l'aviation d'ici 2022.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Les États qui ont besoin d'un soutien dans les zones où les marges de sécurité sont inférieures à zéro, pour utiliser les fonctions d'une organisation régionale de supervision de la sécurité ou celles d'un autre État reconnues par l'OACI d'ici 2020.</b></li> <li>▪ <b>Les États exercent effectivement les fonctions de supervision de la sécurité avec une marge de sécurité positive dans tous les domaines d'ici 2022.</b></li> </ul> <p>les États à déléguer certaines fonctions de supervision de la sécurité aux RSOO ou à d'autres États, d'ici à la fin de 2022 dans les zones où les marges de sécurité sont inférieures à zéro, et selon le cas.</p>	<p>OACI Doc 10004 - GASP, édition 2023 - 2025 ;</p> <p><b>Objectif 2 :</b> Renforcement des capacités des États, surveillance de la sécurité</p> <p>, Cible 2.1 : Tous les États améliorent leur score pour la mise en œuvre efficace (EI) des éléments critiques (EC) du système de supervision de la sécurité de l'État (en se concentrant sur les PQ prioritaires) comme suit :</p> <p>a) d'ici 2024 - score de 75 % à l'EI</p> <p>b) d'ici 2026 - score de 85 % pour l'EI</p> <p>c) d'ici 2030 - score de 95 % pour l'EI.</p>	<p><b>Objectif 2 :</b> Renforcer la surveillance de la sécurité par les États appuyés, <b>Cible 2.1 :</b> Tous les États améliorent leur score pour le taux de mise en œuvre (EI) des éléments critiques (CE) du système de supervision de la sécurité de l'État (en se concentrant sur les PQ prioritaires) comme suit :</p> <p>a) d'ici 2024 - score de 75 % à l'IE</p> <p>b) d'ici 2026 - score de 85 % pour l'IE</p> <p>c) d'ici 2030 - score de 95 % pour l'IE ; et</p> <p>d) établir des processus/mécanismes pour l'identification précoce des SSC potentiels et pour éviter leur apparition. Résoudre les SSC nouvellement identifiés dans les 6 mois suivant la date de leur publication officielle par l'OACI.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'États qui ont atteint le score de l'IE dans les délais prévus.</li> <li>• Pourcentage de PAC achevés par État (en utilisant l'OLF).</li> <li>• Nombre d'États ayant pleinement mis en œuvre les PQ prioritaires</li> <li>• Nombre de SSC potentiels évités avant leur identification par une activité CMA de USOAP.</li> <li>• Nombre de SSC résolus dans les 6 mois suivant la date de leur publication officielle par l'OACI.</li> </ul>

Objectif de sécurité à Abuja	GASP/ GANP/ Autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs proposés
	<p>OACI Doc 10004 - GASP, édition 2023 - 2025 ;</p> <p><b>Objectif 3 :</b> Mettre en œuvre des mesures efficaces Sécurité de l'État (SSP),</p> <p>Cible 3.1 : D'ici 2023, tous les États mettront en œuvre les fondements d'un SSP.</p> <p>3.2 : D'ici 2024, tous les États devront publier un plan national de sécurité aérienne (NASP).</p> <p>3.3 : Tous les États doivent travailler à la mise en place d'un SSP efficace, comme suit :</p> <p>a) en 2025 - aujourd'hui<sup>1</sup></p> <p>b) d'ici 2028 - Présent et efficace.</p>	<p><b>Objectif 3 :</b> tous les États doivent mettre en œuvre des programmes de sécurité nationaux (SSP) efficaces.</p> <p><b>Cible 3.1 :</b> D'ici 2023, tous les États doivent mettre en œuvre les fondements d'un SSP ;</p> <p><b>Objectif 3.2 :</b> D'ici 2024, tous les États devront publier un plan national de sécurité aérienne (NASP).</p> <p><b>Cible 3.3 :</b> Tous les États doivent travailler à la mise en place d'un SSP efficace, comme suit :</p> <p>a) en 2025 - aujourd'hui<sup>2</sup></p> <p>b) d'ici 2028 - Présent et efficace.</p> <p><sup>1</sup> Les termes "présent" et "présent et efficace" sont basés sur les niveaux de</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'États ayant mis en œuvre les fondements d'un SSP.</li> <li>• Pourcentage des CAP requis liés aux PQ de la fondation SSP soumis par les Etats (en utilisant OLF)</li> <li>• Nombre d'Etats ayant publié leur NASP.</li> <li>• Nombre d'Etats ayant un SSP présent</li> <li>• Nombre d'États ayant un SSP présent et efficace</li> <li>• Nombre d'États qui exigent des prestataires de services applicables sous leur autorité qu'ils mettent en œuvre un SMS</li> </ul>

<sup>1</sup> Les termes "présent" et "présent et efficace" sont basés sur les niveaux de maturité établis dans l'évaluation de la mise en œuvre du SSP de l'OACI (SSPIA).

<sup>2</sup> Les termes "présent" et "présent et efficace" sont basés sur les niveaux de maturité établis dans l'évaluation de la mise en œuvre du SSP de l'OACI (SSPIA).

Objectif de sécurité à Abuja	GASP/ GANP/ Autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs proposés
		<p>maturité établis dans l'évaluation de la mise en œuvre du SSP de l'OACI (SSPIA).</p>	
	<p>Doc 10004 de l'OACI - GASP, édition 2020-2022 ;</p> <p><b>Objectif 4 :</b> Renforcer la collaboration au niveau régional,</p> <p>Objectif 4.1 : d'ici 2023, les États qui ne prévoient pas d'atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP demanderont de l'aide pour renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité ou faciliter la mise en œuvre du SSP.</p> <p>Objectif 4.2 :d'ici 2023, toutes les régions publieront un plan régional de sécurité aérienne (RASP) actualisé, conformément à l'édition 2023-2025 du GASP.</p>	<p><b>Objectif 4.</b> Tous les États doivent accroître la collaboration au niveau régional.</p> <p><b>Cible 4.1 :</b> d'ici 2023, les États qui ne prévoient pas d'atteindre les objectifs 2 et 3, demanderont de l'aide pour renforcer les capacités de supervision de la sécurité ou faciliter la mise en œuvre du SSP.</p> <p><b>Cible 4.2 :</b> D'ici 2023, publier un plan régional de sécurité aérienne actualisé pour la RASG-AFI (AFI-RASP), conformément à l'édition 2023-2025 du GASP.</p> <p><b>Objectif 4.3 :</b> D'ici 2025, tous les États fourniront des informations sur les risques liés à la sécurité opérationnelle, y compris les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du SSP, et les problèmes émergents, à leurs groupes régionaux de sécurité aérienne (RASG) respectifs.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'États ayant reçu une assistance.</li> <li>• Nombre d'États auxquels des activités d'assistance ont été proposées par d'autres États/RSOOs/ RAIOS</li> <li>• Publication d'une mise à jour de l'AFI-RASP.</li> <li>• Nombre d'Etats qui partagent leurs SPI SSP avec le RASG-AFI.</li> <li>• Pourcentage d'initiatives d'amélioration de la sécurité réalisées par la région RASG-AFI sur la gestion des risques de sécurité.</li> <li>• Un mécanisme de collecte et de traitement des données sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents établi par la région RASG-AFI.</li> </ul>

Objectif de sécurité à Abuja	GASP/ GANP/ Autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs proposés
	<p>Objectif 4.3 : D'ici 2025, tous les États fourniront des informations sur les risques liés à la sécurité opérationnelle, y compris les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du SSP, et les problèmes émergents, à leur groupes régionaux de sécurité aérienne (RASG) respectifs.</p>		
	<p>Doc 10004 de l'OACI - GASP, édition 2020-2022 ;</p> <p><b>Objectif 5 :</b> Développer l'utilisation des programmes industriels et des réseaux de partage d'informations sur la sécurité par les prestataires de services.</p> <p>Objectif 5.1 : Maintenir une tendance à</p>	<p><b>Objectif 5 :</b> étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux de partage d'informations sur la sécurité par les prestataires de services :</p> <p><b>Objectif 5.1 :</b> Maintenir une tendance à l'augmentation de la contribution de l'industrie aux réseaux de partage d'informations sur la sécurité avec les États et les régions pour aider à l'élaboration des NASP et des RASP.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'États de la région RASG-AFI signalant une augmentation et une amélioration de la fourniture d'informations sur la sécurité par l'industrie pour aider à l'élaboration des NASP et de l'AFI-RASP.</li> <li>• AFI-RASP développé en consultation avec l'industrie.</li> <li>• Nombre d'États ayant mis en place des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour</li> </ul>



Objectif de sécurité à Abuja	GASP/ GANP/ Autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs proposés
	<p>l'augmentation de la contribution de l'industrie aux réseaux de partage d'informations sur la sécurité avec les États et les régions pour aider à l'élaboration des NASP et des RASP.</p>	<p><b>Cible 5.2</b> : D'ici 2025, augmenter le nombre de prestataires de services participant aux programmes d'évaluation de l'industrie correspondants reconnus par l'OACI (par exemple, IOSA, ISSA, etc.).</p>	<p>faciliter la participation à un réseau de partage des informations sur la sécurité.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de prestataires de services participant aux programmes d'évaluation de l'industrie correspondants reconnus par l'OACI.</li> <li>• Nombre de prestataires de services contribuant à un système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) ou à un réseau de partage des informations de sécurité.</li> </ul>
	<p>OACI Doc 10004 - GASP, édition 2023-2025 ;</p> <p><b>Objectif 6</b> : Veillez à ce que l'infrastructure est disponible pour soutenir la sécurité des opérations,</p> <p>Cible 6.1 : D'ici 2025, maintenir une tendance à l'augmentation du nombre d'États dont les infrastructures de navigation aérienne et les aéroports sont</p>	<p><b>Objectif 6</b> : Tous les États doivent s'assurer que l'infrastructure appropriée est disponible pour soutenir des opérations sûres.</p> <p><b>Cible 6.1</b> : D'ici 2025, maintenir une tendance à l'augmentation du nombre d'États dont l'infrastructure de navigation aérienne et les aéroports sont conformes aux normes pertinentes de l'OACI.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre ou pourcentage de déficiences de la navigation aérienne liées aux infrastructures, signalées par l'État, par rapport aux plans régionaux de navigation aérienne.</li> <li>• Nombre ou pourcentage d'États ayant mis en œuvre des QP relatifs aux infrastructures et liés aux éléments de base.</li> </ul>

Objectif de sécurité à Abuja	GASP/ GANP/ Autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs proposés
	conformes aux normes pertinentes de l'OACI.		
<p><b>4. Les États respectent les délais et fournissent les ressources nécessaires à la mise en œuvre des plans d'action OACI/États.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tous les États devront avoir accepté les plans d'action de l'OACI d'ici 2019,</li> <li>▪ Respecter les délais et fournir les ressources nécessaires à leur mise en œuvre.</li> </ul>	Meilleures pratiques	<p><b>Objectif 7</b> : les États respectent les délais et fournissent des ressources pour la mise en œuvre des plans d'action OACI/États.</p> <p><b>Cible 7.1</b> : Tous les États auront accepté les plans d'action de l'OACI d'ici 2023 ; et</p> <p><b>Cible 7.2</b> : Respecter les délais et fournir les ressources nécessaires à leur mise en œuvre en 2025. Motivation : l'État doit réaffirmer son engagement envers les plans d'action de l'OACI et des États.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'États ayant accepté les plans d'action de l'OACI.</li> <li>• Nombre d'États qui ont pleinement mis en œuvre les plans d'action de l'OACI.</li> </ul>
<p><b>5. Les États augmentent progressivement le taux de mise en œuvre effective (EI) dans le cadre de l'USOAP de l'OACI, de telle sorte que les États ayant :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ EI &lt; 60% atteignent 60% d'ici 2020 ;</li> <li>▪ 60% ≤ EI ≤ 70% atteignent 80% d'ici 2022 ;</li> <li>▪ 70% &lt; EI atteignent 95% d'ici 2028.</li> </ul>	-	Supprimer l'objectif car il est intégré dans le nouvel objectif n° 2.	
<p><b>6. En vue de la mise en œuvre du SSP/SMS, tous les États :</b></p>	Doc 10004 de l'OACI - GASP Chapitre 4 (BUTS, CIBLES ET	Supprimer l'objectif car il est intégré dans le nouvel objectif n° 3.	

Objectif de sécurité à Abuja	GASP/ GANP/ Autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs proposés
<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ doivent avoir un SSP de base établi, répondant à tous les pré-requis ;</li> <li>▪ avoir un SSP efficace avec un niveau de maturité approprié établi ;</li> <li>▪ fournir des informations sur les risques pour la sécurité, y compris les SPI de la SSP, au RASG-AFI ;</li> <li>▪ avec une marge de sécurité positive, et un SSP efficace, pour s'engager activement dans les activités de gestion des risques de sécurité RASG-AFI (analyse des risques de sécurité, conception et mise en œuvre de mesures d'atténuation des risques).</li> <li>▪ Tous les fournisseurs de services doivent utiliser des SPI harmonisés au niveau mondial dans le cadre de leurs SMS.</li> </ul>	<p>INDICATEURS DU GASP)</p>		
<p>7. Tous les aéroports internationaux doivent être certifiés d'ici 2022,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au moins un aéroports international dans chaque État doit être certifié d'ici fin 2020 ;</li> <li>• Tous les exploitants d'aéroports doivent</li> </ul>	<p>OACI GASP ; Conclusion de l'APIRG 22/18 ;</p>	<p><b>Objectif 8</b> : tous les aérodromes internationaux doivent être certifiés d'ici 2025,  <b>Objectif 8.1</b> : Au moins un aéroport international dans chaque État sera certifié d'ici fin 2024 ;  <b>Objectif 8.2</b> : Mettre en place une équipe de sécurité des pistes (RST) sur</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'États ayant certifié au moins un aéroport international.</li> </ul>

Objectif de sécurité à Abuja	GASP/ GANP/ Autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs proposés
<p>participer au programme d'évaluation du secteur aéroportuaire (APEX) reconnu par l'OACI d'ici la fin de l'année 2022 ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au moins un aérodrome international dans chaque État doit mettre en place une équipe de sécurité des pistes (RST) d'ici la fin de 2020.</li> </ul>		<p>au moins un aéroport international dans chaque État d'ici la fin de l'année 2024.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'États ayant mis en place une équipe de sécurité des pistes (RST) sur au moins un aéroport international.</li> </ul>
<p>8. Exiger de toutes les compagnies aériennes africaines qu'elles obtiennent une certification IATA d'audit de sécurité opérationnelle (IOSA) :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tous les États doivent établir un cadre approprié pour la reconnaissance de l'audit de sécurité opérationnelle de l'IATA (IOSA) et de l'évaluation de la sécurité standard de l'IATA (ISSA) en tant que mécanismes de sécurité efficaces ; toutes les compagnies aériennes africaines doivent obtenir la certification IOSA ou ISSA, selon le cas, d'ici la fin de 2022.</li> </ul>	<p>Meilleures pratiques</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cible capturée dans la nouvelle cible # 5 ci-dessus.</li> </ul>	

Objectif de la navigation aérienne (ANS)	GASP/ GANP/ Autre référence	Proposition d'amendement	Indicateurs proposés
<p><b>9. Tous les États doivent mettre en place une organisation SAR efficace et opérationnelle :</b></p> <p><b>Élaboration d'un plan national de recherche et de sauvetage d'ici fin 2018 ;</b></p> <p><b>Conclusion d'accords/de protocoles d'accord sur le RSA avec tous les États voisins d'ici fin 2018 ;</b></p> <p><b>Organisation d'exercices SAR multi-agences, multi-Etats et régionaux combinés pour tester les systèmes SAR en place, impliquant autant d'unités SAR que possible d'ici fin 2019.</b></p>	<p>GANP - Cadre BBB</p> <p><b>GADS</b></p> <p>GADS B1/2 COMS</p> <p>B0/2</p> <p>ASUR B0/1</p> <p>ASUR B1/1</p> <p>COMI B0/5</p> <p>COMI B1/3</p> <p>COMI B1/2</p>	<p>La région AFI doit élaborer un plan SAR régional AFI d'ici la fin de l'année 2022.</p> <p>Tous les États doivent mettre en place une organisation SAR efficace et opérationnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Créer un comité national de coordination des opérations de recherche et de sauvetage d'ici fin juin 2022.</li> <li>• Élaboration d'un plan national de recherche et de sauvetage d'ici à fin 2022 ;</li> <li>• Conclusion d'accords/de protocoles d'accord sur le RSA avec tous les États voisins d'ici fin 2023 ;</li> <li>• Organisation d'exercices SAR multi-agences, multi-Etats et régionaux combinés pour tester les systèmes SAR en place,</li> </ul>	<p>Amélioration du système SAR aux niveaux national et régional :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage des plans nationaux de recherche et de sauvetage approuvés</li> <li>• Pourcentage de LOA signées entre Etats</li> <li>• Nombre de SAREX réalisés</li> <li>• Pourcentage d'États ayant mis en place des liens de coopération avec le GADSS</li> </ul> <p><b>Éléments</b></p> <p>GADS</p> <p>GADS B1/2 - Service d'annuaire de contacts</p> <p>COMS B0/2 - ADS-C (FANS) 1/A) pour l'espace aérien procédural</p>

		<p>impliquant autant d'unités SAR que possible d'ici fin 2022.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Établir un lien de coopération avec le GADSS d'ici fin 2022.</li> </ul>	<p>ASUR B0/1 - Surveillance dépendante automatique - Broadcast (ADS-B)  ASUR B1/1 - Réception des signaux ADS-B des aéronefs depuis l'espace (SB ADS-B)  COMI B0/5 - Communications par satellite (SATCOM) Données de classe C  COMI B1/3 - SATCOM Classe B Voix et Données  COMI B1/2 - ADS-C (FANS /A+) approuvé par le PBCS pour l'espace aérien procédural</p>
<p><b>10. Tous les États doivent mettre en œuvre la transition de l' AIS à l' AIM :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Élaboration d'un plan d'action national d'ici fin 2018 ;</li> <li>Mise en œuvre du plan d'action national conformément au bloc 0 D-ATM de l'ASBU d'ici fin 2020.</li> </ul>	<p>OACI GANP - Cadre BBB</p>	<p>Tous les États doivent mettre en œuvre la transition de l' AIS à l' AIM:-</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>Élaboration d'un plan d'action national d'ici fin 2024 ;</li> <li>Mise en œuvre du plan d'action national conformément à l'ASBU Block 0 D-ATM d'ici fin 2026.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Nombre de plans d'action nationaux soumis ;</li> <li>Nombre de plans d'action nationaux conformes aux modules pertinents de l'ASBU</li> </ul>
<p><b>11. Tous les États doivent mettre en œuvre des procédures PBN pour toutes les pistes (((((aux ???)))))) instruments.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>75 % des pistes aux instruments devront être dotées de procédures PBN d'ici la fin de 2020 ;</li> <li>100 % des pistes aux instruments devront être</li> </ul>	<p>GANP - Éléments de l'APTA B0/1 et B0/2</p> <p>Améliorer les opérations d'arrivée et de départ</p>	<p>Tous les États doivent mettre en œuvre des procédures PBN pour toutes les pistes aux instruments.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>75 % des pistes aux instruments devront être dotées de procédures PBN d'ici fin 2023 ;</li> <li>100 % des pistes aux instruments devront être dotées de procédures PBN d'ici fin 2025.</li> </ul>	<p><b>Bloc 0 Procédures d'arrivée et de départ en zone terminale :</b></p> <p>Les STARS et SIDS améliorés avec des contraintes d'altitude le long de la trajectoire latérale améliorent la gestion de l'ATC et renforcent l'efficacité opérationnelle en fournissant des profils verticaux que tous les aéronefs peuvent suivre.</p>

<p><b>dotées de procédures PBN d'ici la fin de 2025.</b></p>			<p><b>Procédures d'approche</b>                  Minima opérationnels d'aérodrome basés sur les performances                  Dépendances/Relations :</p> <p>NAVS-B0/3 Systèmes de renforcement à bord des aéronefs (ABAS)                  AMET-B0/1 Produits d'observations météorologiques                  AMET-B0/2 - Produits de prévision et d'alerte météorologiques (PBAOM) permet la mise en œuvre d'approches guidées verticalement sur un plus grand nombre d'aérodromes et facilite une approche progressive de l'amélioration des capacités d'approche. Les aéronefs avancés dotés de technologies telles que les systèmes de vision améliorée (EVS) bénéficient de crédits opérationnels permettant de poursuivre les opérations en-dessous des minima normaux.</p> <p>Dépendances/Relations :</p> <p>NAVS-B0/3 Systèmes de renforcement à bord des aéronefs (ABAS)                  AMET-B0/1 Produits d'observations météorologiques                  AMET-B0/2 - Produits de prévisions et d'alertes météorologiques</p>
<p><b>12. Tous les États doivent réduire progressivement le</b></p>	<p>GANP - ACAS                  Éléments</p>	<p>Tous les États réduisent progressivement le taux d'événements de proximité</p>	<p>Réduction du nombre d'incidents liés à l'ATM :</p>

<p><b>taux d'événements de proximité d'aéronefs (AIRPROX) dans les espaces aériens qu'ils gèrent d'au moins 50 % par an à partir de la situation de référence de décembre 2017, afin d'atteindre et de maintenir un niveau de zéro (0) Airprox, en réduisant de manière correspondante les erreurs dans les facteurs contributifs suivants :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Coordination entre les unités ATS (50%) ;</b></li> <li>• <b>Organisation de l'espace aérien et procédures ATC (50%) ;</b></li> <li>• <b>Communications mobiles (50%)</b></li> <li>• <b>Mauvaise discipline de l'équipage à bord des avions (50%)</b></li> </ul>	<p>B1/1 APTA Éléments B0-8 SNET Éléments B0-4 et B1/1-2 FRTO B0/1-4 FRTO B1/1-7</p>	<p>d'aéronefs (AIRPROX) dans les espaces aériens sous leur responsabilité, d'au moins 50 % par an à partir de la situation de référence de décembre 2017, afin d'atteindre et de maintenir un niveau de zéro (0) événement AIRPROX en réduisant de manière correspondante les erreurs dans les facteurs contributifs suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Coordination entre les unités ATS (50%) ;</li> <li>• Organisation de l'espace aérien et procédures ATC (50%) ;</li> <li>• Communications mobiles (50%)</li> <li>• Mauvaise discipline de l'équipage à bord des avions (50%)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de rapports de grands écarts de hauteur</li> <li>• Pourcentage de rapports d'échec de la coordination</li> <li>• Pourcentage des rapports sur la mise en œuvre des filets de sécurité dans les systèmes ATM</li> <li>• Pourcentage de rapports d'échec de communication</li> <li>• Amélioration de la gestion de l'espace aérien et des trajectoires de vol, grâce à la mise en œuvre du module FRTO : pourcentage de mise en œuvre par les États</li> </ul>
<p><b>13. Mise en place de services de navigation aérienne sans discontinuité dans la région AFI :</b></p> <p><b>a) Tous les États doivent assurer la fourniture de services de navigation aérienne harmonisés en termes de séparation des vols et d'interopérabilité des systèmes CNS/ATM, afin de réduire la complexité de l'espace aérien et d'assurer la continuité des opérations le long des principaux flux de trafic aérien.</b></p>	<p>OACI GANP ; FRTO B0/1-4 FRTO B1/1-7</p> <p>COMS B0/1-2 COMS B1/1-3 COMS B2/1-3</p>	<p>Mise en place de services de navigation aérienne sans discontinuité dans la région AFI d'ici 2025:-</p> <p>a) La CAFAC en collaboration avec la CUA produit un rapport d'analyse des lacunes de l'infrastructure ANS en décembre 2023</p> <p>b) La CAFAC, en collaboration avec la (CUA) et l'OACI, élabore un plan directeur pour un espace aérien sans frontières - décembre 2024.</p> <p>c) Tous les États doivent assurer la fourniture de services de navigation aérienne harmonisés, en termes de</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Approbation du plan directeur pour un espace aérien sans frontières en Afrique ;</li> <li>• Nombre de services de navigation aérienne harmonisés (1 pour chacune des 5 régions géographiques de la CAFAC) ;</li> <li>• Nombre d'initiatives des CER et des ANSP en matière d'harmonisation</li> <li>• Mise en œuvre de la FRA au niveau régional</li> </ul>



<p><b>b) Harmonisation des diverses initiatives formulées par les Communautés économiques régionales (CER) et les ANSP de la région AFI.</b></p>		<p>séparation des vols et d'interopérabilité des systèmes CNS/ATM, afin de réduire la complexité de l'espace aérien et d'assurer des opérations continues le long des principaux flux de trafic aérien - décembre 2026.</p> <p>d) Harmonisation des diverses initiatives formulées par les Communautés économiques régionales (CER) et les ANSP au sein de la région AFI - décembre 2026</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de mise en œuvre de l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA) au niveau national et transfrontalier.</li> </ul>
<p><b>14. Tous les États doivent mettre en œuvre les modules ASBU B0 :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tous les États doivent élaborer un plan national d'ASBU d'ici fin 2018.</b></li> </ul>	<p>GANP 6<sup>e</sup> Edition AFI ANP Vol. III</p>	<p>Tous les États doivent élaborer un plan national d'ASBU d'ici la fin de 2024 ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les États doivent mettre en œuvre le module national ASBU B0 d'ici 2025.</li> <li>• Tous les États doivent mettre en œuvre les modules B1 de l'ASBU d'ici 2028</li> <li>• Tous les États doivent mettre en œuvre les modules B2 de l'ASBU d'ici <b>2030</b></li> <li>• Tous les États doivent mettre en œuvre les modules B3 de l'ASBU d'ici 2036.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Mise en œuvre en pourcentage du module B0 de l'ASBU ;</li> <li>• mise en œuvre du module B1 de l'ASBU ;</li> <li>• Taux de mise en œuvre de l'ASBU B2 ;</li> <li>• Taux de mise en œuvre de l'ASBU B3.</li> </ul>
<p><b>15. Tous les États doivent élaborer et mettre en œuvre un plan national de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dues à l'aviation civile internationale :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>élaborer un plan national de réduction du CO<sub>2</sub> d'ici la fin de 2020 ;</b></li> </ul> <p><b>A. la mise en œuvre complète du plan national d'ici 2022.</b></p>	<p>Annexe 16 - Protection de l'environnement, Volume IV - Système de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSA)</p>	<p>Tous les États doivent s'efforcer d'élaborer et de mettre en œuvre un plan national de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dues à l'aviation civile internationale :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• élaborer un plan national de réduction du CO<sub>2</sub> d'ici la fin de l'année 2023 ;</li> <li>• mettre entièrement en œuvre le plan national d'ici 2025.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de plans nationaux pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ;</li> <li>• Nombre de plans nationaux entièrement mis en œuvre.</li> </ul>

<p><b>16. Tous les États veillent à ce que leurs ANSP participent effectivement au programme africain d'évaluation par les pairs des ANSP en :</b></p> <p><b>B. Adhérant au programme et en mettant en place un plan d'activités annuel d'évaluation par les pairs.</b></p> <p><b>C. en élaborant et en mettant en œuvre des plans d'action correctifs appropriés pour répondre de manière satisfaisante aux recommandations de l'examen par les pairs.</b></p>	<p>Norme d'excellence (SoE) de CANSO pour les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) ;          Guide de mise en œuvre du SMS de CANSO ;          Annexe 19 de l'OACI</p>	<p>Tous les États veillent à ce que leurs ANSP participent effectivement au programme africain d'évaluation par les pairs des ANSP de la manière suivante :</p> <p>D. Tous les ANSP doivent rejoindre le programme d'examen par les pairs d'ici décembre 2023 ;</p> <p>E. Tous les ANSP doivent passer avec succès le programme d'examen par les pairs d'ici décembre 2025 ;</p> <p>F. D'ici 2023, TOUS les ANSP devront être conformes à 60% au moins aux exigences des SMS.</p> <p>G. Tous les ANSP devront être conformes à au moins 90 % aux exigences des SMS d'ici 2025.</p>	<p>H. Nombre d'ANSP impliqués dans le programme d'examen par les pairs ;</p> <p>I. Nombre d'ANSP qui passent avec succès le programme d'examen par les pairs ;</p> <p>J. Pourcentage de conformité aux exigences du SMS.</p>
---	---	--	--