



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



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 du RASG-AFI

État d'avancement de la mise en œuvre des objectifs de l'AFI en matière de sécurité et de navigation aérienne

(Présenté par le Secrétariat de la CAFAC)

RÉSUMÉ

La présente note de travail met en évidence l'état d'avancement de la mise en œuvre des objectifs révisés d'Abuja en matière de sécurité et d'ANS (AST) jusqu'en juin 2022. Le document montre qu'il est nécessaire d'augmenter l'allocation des ressources pour la mise en œuvre des objectifs liés aux ANS. Afin de promouvoir une allocation plus efficace des ressources et de simplifier le suivi des progrès, il est nécessaire d'aligner les cibles sur les GASP et GANP de l'OACI et d'établir clairement des objectifs mesurables et des indicateurs clés de performance associés.

Action demandée

L'assemblée est invitée à

- Noter l'état d'avancement de la mise en œuvre des objectifs révisés d'Abuja en matière de sécurité et de services de navigation aérienne ;
- Exhorter les États membres à augmenter le taux de mise en œuvre des objectifs d'Abuja en matière de sécurité et de services de navigation aérienne ;
- Encourager les partenaires internationaux à augmenter l'allocation de ressources pour la mise en œuvre des objectifs liés aux ANS.

RÉFÉRENCE(S) :

- Déclaration d'Abuja sur la sécurité aérienne en Afrique ;
- Objectifs de sécurité révisés d'Abuja intégrant les indicateurs de performance AFI ANS ;
- OACI GASP et GANP ;

1. Introduction

1.1. Les objectifs de sécurité d'Abuja (AST) consistent en 16 objectifs continentaux de sûreté et d'ANS convenus entre les États membres africains pour améliorer la sécurité aérienne en Afrique. La CAFAC a été chargée de surveiller le niveau de mise en œuvre des objectifs de sécurité et des objectifs ANS d'Abuja au nom des États membres

africains. A cet égard, un mécanisme de suivi a été développé par la CAFAC pour atteindre cet objectif. Conformément à ce mécanisme, des questionnaires sont régulièrement envoyés aux États membres pour fournir un retour d'information destiné à aider la CAFAC à déterminer périodiquement l'état d'avancement de la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja.

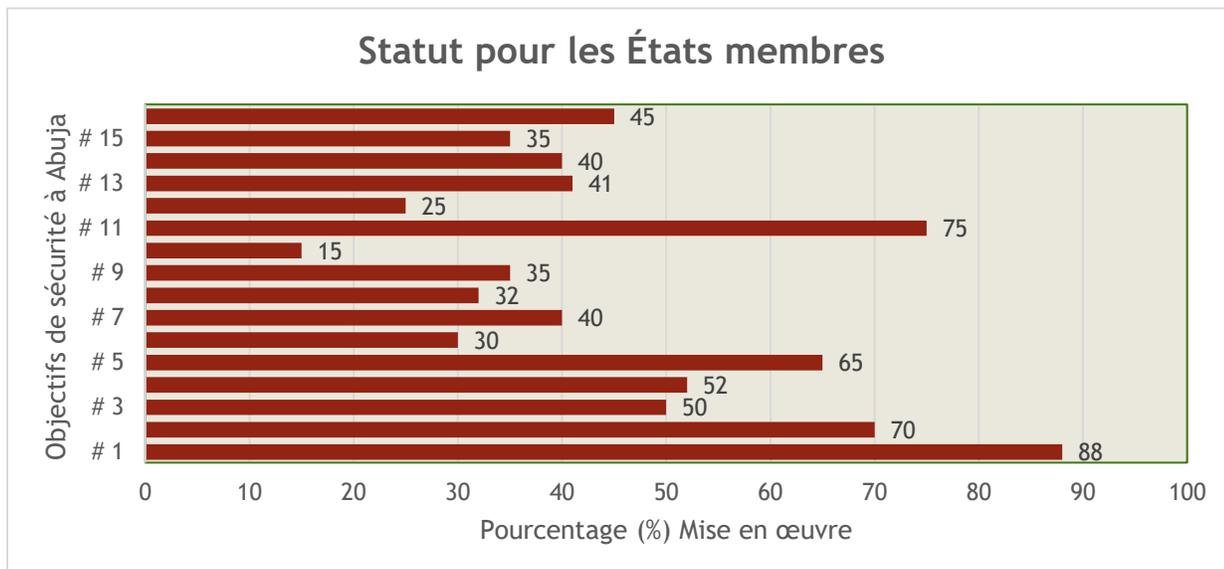
1.2. Conformément aux décisions de la réunion du comité directeur du plan AFI qui s'est tenue lors de la semaine de l'aviation AFI du 16 au 20 juillet 2018, la CAFAC complète les données des États avec des informations pertinentes provenant des bases de données pertinentes I ATA et OACI, à savoir les rapports IATA, iSTARS de l'OACI, USOAP CMA OLF, etc.

2. Discussion

Objectifs d'Abuja en matière de sécurité et de SNA - État de la mise en œuvre

2.1. Grâce à la coopération et à la collaboration avec des organisations et des partenaires internationaux, des ressources ont été allouées pour aider les États membres à mettre en œuvre les objectifs d'Abuja en matière de sécurité et d'ANS. Il s'agissait notamment d'initiatives de renforcement des capacités par le biais de divers ateliers et sessions de formation et du déploiement de services spécialisés auprès des États membres pour les aider à mettre en œuvre des programmes spécifiques. Le plan AFI de l'OACI, le financement de l'UE-ASA et de la BAD et le partenariat avec l'AFRAA ont contribué de manière significative à la conformité des États membres. Ces interventions ont permis d'augmenter le niveau de mise en œuvre parmi les différents États membres. Des examens périodiques sont effectués par l'OACI en collaboration avec la CAFAC pour vérifier si des ressources suffisantes sont allouées pour aider les États membres à se conformer à tous les objectifs. Ces examens, qui comprennent des programmes spécifiques de mise en œuvre, sont discutés lors de la semaine de l'aviation AFI de l'OACI une fois par an.

2.2. Le rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des AST a été produit à partir des informations fournies par les États membres et de données supplémentaires provenant de l'IATA et de l'ICAO iSTARS, ce qui a permis de dégager les observations présentées dans l'annexe B et le graphique ci-dessous :-



2.3. Une analyse plus poussée des performances de 2021 - 2022 a donné lieu aux observations suivantes :

- Les progrès sont très limités en ce qui concerne la mise en œuvre des AST liées à la navigation aérienne. Par exemple :
AST n° 14 - sur la mise en œuvre des modules ASBU B0 - moyenne de 40 % - L'obligation pour les États de mettre en place un plan national ASBU d'ici 2018 n'est pas respectée ;
AST # 13 - Mise en place de services de navigation aérienne sans discontinuité dans la région AFI - Progrès non satisfaisant jusqu'en 2024 ;
AST # 10 - Mettre en œuvre la transition de l'AIS à l'AIM - Environ 15% des États membres ont soumis des plans d'action nationaux - Objectif 2018 non atteint ;
AST n° 12 - Réduire le taux d'incidents liés à la proximité d'aéronefs (AIRPROX) 25 % des États membres ont mis en place un mécanisme de surveillance des AIRPROX - Progrès vers 2023 Objectif non atteint.

3 Conclusion

- a) Il est nécessaire d'augmenter l'allocation des ressources pour la mise en œuvre des objectifs liés aux ANS. Afin de promouvoir une allocation plus efficace des ressources et de simplifier le suivi des progrès, il est nécessaire d'aligner les cibles sur le GASP/GANP de l'OACI et fixer clairement des objectifs mesurables et des cibles associées.
- b) Il est nécessaire de disposer d'outils en ligne pour un suivi et un compte rendu efficaces des progrès. La CAFAC et d'autres entités régionales doivent faciliter l'élaboration des plans directeurs continentaux et régionaux nécessaires pour assurer la mise en œuvre complète des ANS cibles.

ANNEXE ARapport détaillé sur la mise en œuvre des AST pour les États AFI**1. Mécanisme de suivi de l'AST**

- A. Afin de relever le défi du manque d'informations et de la nécessité d'améliorer les méthodes de collecte des données de sécurité et de suivi de l'état de la mise en œuvre des systèmes et des objectifs de sécurité, la CAFAC a, au cours des deux dernières années, promu et encouragé les États membres à utiliser des outils automatisés de collecte et d'analyse des données de sécurité pour surveiller les systèmes et les objectifs de supervision de la sécurité, conformément au Mécanisme de la CAFAC pour la surveillance des systèmes et des initiatives de sécurité que la plénière de la CAFAC a approuvé en décembre 2018. Avec la prévalence de la pandémie de COVID-19, l'utilisation de systèmes de supervision de la sécurité automatisés et intégrés est la voie à suivre, car ils favorisent la collecte de données de sécurité en temps réel et fournissent des systèmes de surveillance et un retour d'information sans contact.
- B. En termes de mise en œuvre, il est nécessaire d'identifier les outils informatiques appropriés, les logiciels connexes et leur déploiement ultérieur dans les États membres, le cas échéant.

Il est également nécessaire de coordonner et de collaborer entre les principales organisations régionales telles que les RSOO et les partenaires internationaux pour faire face aux contraintes de mise en œuvre, telles que le besoin de ressources pour déployer les outils informatiques de collecte et d'analyse des données au profit des États membres. Cela implique de canaliser les ressources et les efforts vers des domaines où les besoins sont plus importants, tels que les cibles ANS.

- C. Un certain nombre d'indicateurs de performance en matière de sécurité ne suffisent pas à refléter l'état de mise en œuvre de certains objectifs et doivent donc être revus.

D. Défis -

- Informations limitées fournies par les États et absence de mécanismes et d'outils efficaces pour la communication périodique des progrès ;
- Ressources/interventions limitées des entités responsables pour aider les États membres à atteindre les objectifs convenus en matière de sécurité et de navigation aérienne ;
- Les objectifs en matière de sécurité et de services ANS ne sont pas alignés sur le cadre qui établit les objectifs GASP et GANP de l'OACI.

2. État d'avancement -

Révision de l'objectif de sécurité d'Abuja	Évaluations	État d'avancement de la mise en œuvre
<p>1. Réduire progressivement le taux d'accidents en Afrique de 8,6 à 2,5 par million de départs d'ici la fin 2022, en mettant l'accent sur :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ les accidents et les incidents graves liés aux pistes (Excursion de piste, RE). ▪ accidents et incidents graves liés à des impacts sans perte de contrôle (CFIT). ▪ Accidents et incidents graves liés à une perte de contrôle en vol (LOC-I). ▪ Atteindre et maintenir un taux de zéro décès dans les accidents d'avion. 	<p>Le taux d'accidents est passé de 10,34 en 2019 à 6,7 en 2021.</p> <p><i>(Source : - ICAO iSTARS)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les accidents et incidents graves liés aux pistes (Excursion de piste, RE) continuent d'enregistrer un taux plus élevé que les autres CRH. ▪ Le taux d'accidents et d'incidents graves liés au CFIT est resté à zéro entre 2015 et 2021. ▪ Le taux d'accidents et d'incidents graves liés à LOC-I était nul en 2021. Cependant, cela peut être dû à la réduction du volume de trafic en raison de l'impact de la COVID-19. <p><i>(Source : IATA)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le nombre d'accidents mortels est passé de 20 en 2020 à zéro en 2021. <p><i>(Source : ICAO iSTARS)</i></p>	<p>Bien qu'il y ait eu une diminution globale du taux d'accidents et des décès en 2021 par rapport à la même période en 2020, cela peut être attribué à la réduction drastique du volume du trafic due à l'impact de la pandémie de COVID-19. Néanmoins, des efforts supplémentaires doivent être mis en place pour continuer à maintenir une tendance à la baisse si l'on veut atteindre l'objectif fixé pour 2022.</p>
<p>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.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 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 	<p>Au moins les 28 États qui ont atteint l'objectif de 60 % d'AE, parmi les 46 États audités de RASG-AFI, sont effectivement autonomes.</p> <p><i>(Source : OACI iSTARS)</i></p>	<p>La CAFAC doit encourager davantage d'États, par le biais de visites de haut niveau, à créer des AAC autonomes dotées d'une surveillance réglementaire indépendante et de sources de financement durables.</p>

Révision de l'objectif de sécurité d'Abuja	Évaluations	État d'avancement de la mise en œuvre
<p>d'un autre État reconnues par l'OACI d'ici 2020.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Les États exercent effectivement les fonctions de supervision de la sécurité avec une marge de sécurité positive dans tous les domaines d'ici 2022. <p>Les États délèguent 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>3. Les États résolvent :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ les CSP existants d'ici juin 2018 ; ▪ Les SSC nouvellement identifiés dans les 6 mois suivant la date de leur publication officielle par l'OACI. 	<p>De 2012 à 2020 :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ 22 CSP trouvés dans 15 États ; ▪ 21 résolus dans 14 États. ▪ 1 CSE existe encore dans un État. ▪ Dépassement du délai de 12 mois 	Objectif non atteint
<p>4. Les États respectent les délais et fournissent les ressources nécessaires à la mise en œuvre des plans d'action OACI/États.</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Tous les États devront avoir accepté les plans d'action de l'OACI d'ici 2019 et respecter les délais et fournir les ressources nécessaires à leur mise en œuvre. 	<p>37 États ont accepté les plans d'action de l'OACI et en sont à différents stades de mise en œuvre. (Source : AFI Plan)</p>	Les données recueillies étaient insuffisantes pour déterminer le niveau de mise en œuvre des plans d'action de l'OACI et des États.
<p>5. Les États augmentent progressivement le pourcentage de mise en œuvre effective (EI) dans le cadre de l'USOAP de l'OACI, de telle sorte que les États ayant :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ EI < 60% atteignent 60% d'ici 2020 ; 	<p>En décembre 2020, seuls 59,62 % des États membres de l'IFA avaient atteint l'objectif de 60 % d'IE et le groupe d'États présente un IE moyen de 57,18 %. Cela représente une augmentation de 1,49 % par rapport à 2019.</p>	<p>Objectif non atteint (EI < 60 % atteindre 60 % d'ici 2020).</p> <p>Le nombre d'États de l'AFI dont l'IE est égal ou supérieur à 60 % a considérablement augmenté, passant de 15 en 2014 à 32 en décembre 2020.</p>

Révision de l'objectif de sécurité d'Abuja	Évaluations	État d'avancement de la mise en œuvre
<ul style="list-style-type: none"> ▪ 60% ≤ EI ≤ 70% atteignent 80% d'ici 2022 ; <p>70% < EI atteignent 95% d'ici 2028.</p>		<p>Les efforts de l'OACI et de la CAFAC devraient être intensifiés pour accélérer la mise en œuvre des PAC.</p>
<p>6. Aux fins de la mise en œuvre du SSP/SMS, tous les États :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ doivent avoir un SSP de base établi, répondant à tous les pré-requis ; ▪ avoir un SSP efficace avec un niveau de maturité approprié établi ; ▪ fournir des informations sur les risques pour la sécurité, y compris les SPI de la SSP, au RASG-AFI ; ▪ 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). <p>Tous les fournisseurs de services doivent utiliser des SPI harmonisés au niveau mondial dans le cadre de leurs SMS.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ D'ici décembre 2020, 24 États membres du RASG-AFI ont commencé à mettre en œuvre la SSP et un État (le Rwanda) a atteint le niveau 4. Aucun des États n'a fourni d'informations sur les risques de sécurité à RASG-AFI. <p><i>(Source : ICAO iSTARS)</i></p>	<p>Objectif non atteint</p> <p>L'objectif 3.1 de l'édition 2020 - 2022 du GASP exige que tous les États mettent en œuvre les fondements d'une SSP d'ici 2022. Par conséquent, les bureaux régionaux de l'OACI (ESAF/WACAF) ont intégré l'assistance à la mise en œuvre de la PSS par les États dans leur programme de travail, qui comprend l'examen des questions de protocole (PQ) sur les fondements de la PSS. Le projet du plan AFI sur la mise en œuvre de la SSP par les États devrait être élargi pour inclure tous les États RASG-AFI et pas seulement les États avec 60% d'EI et plus.</p>
<p>7. Tous les aéroports internationaux doivent être certifiés d'ici 2022,</p> <ul style="list-style-type: none"> • Au moins un aéroport international dans chaque État doit être certifié d'ici à la fin de 2020 ; 	<p>A la date du 31 décembre 2020, 41 aéroports internationaux étaient certifiés sur 129 au sein des États RASG-AFI (31,78 %).</p> <p><i>(Source : OACI)</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 24 des 48 États RASG-AFI ont certifié au moins un aéroport international. 	<p>Objectif non atteint (au moins un aéroport international dans chaque État doit être certifié d'ici la fin de 2020).</p> <p>D'après les réponses au questionnaire, la certification des aéroports reste un défi important pour les États IFA. Toutefois, presque tous les États IFA ont indiqué que le processus de</p>

Révision de l'objectif de sécurité d'Abuja	Évaluations	État d'avancement de la mise en œuvre
<ul style="list-style-type: none"> • Tous les exploitants d'aéroports doivent participer au programme d'évaluation du secteur aéroportuaire (APEX) reconnu par l'OACI d'ici à la fin de 2022 ; • Au moins un aéroport international dans chaque État doit mettre en place une équipe de sécurité des pistes (RST) d'ici à la fin de 2020. 	<ul style="list-style-type: none"> • 47 aéroports sur 175 ont reçu un examen APEX • 42 aérodromes sur 175 	certification des aéroports internationaux est en cours.
<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"> ▪ 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. 	<p>Le nombre de compagnies aériennes inscrites au registre de l'OSAI, qui était de 20 en 2012, devrait passer à 34 d'ici à la fin décembre 2020.</p> <p>Une nouvelle compagnie aérienne de l'ESAF (la toute première de la région) a également été ajoutée au registre de l'AISS d'ici décembre 2020.</p> <p>À la fin de 2020, seuls quatre (4) États de la RASG-AFI :</p> <p>Mozambique, Rwanda, Togo et Zimbabwe, avaient établi une forme d'instrument juridique reconnaissant l'AISS. Un (1) autre État de l'ESAF est sur le point de finaliser.</p> <p><i>(Source : IATA)</i></p>	Objectif à poursuivre. Il est nécessaire de faire la distinction entre la mise en place d'un cadre approprié par les États 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, et l'enregistrement de l'IOSA.
Objectif de la navigation aérienne (ANS)	État d'avancement de la mise en œuvre	Recommandations

Révision de l'objectif de sécurité d'Abuja	Évaluations	État d'avancement de la mise en œuvre
<p>9. Tous les États doivent mettre en place une organisation SAR efficace et opérationnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élaboration d'un plan national de recherche et de sauvetage d'ici à la fin de 2018 ; • Conclusion d'accords/de protocoles d'accord sur le RSA avec tous les États voisins d'ici fin 2018 ; • 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 la fin 2019. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sur la base des données collectées dans le cadre du projet AFI Plan, 25 accords SAR ont été signés entre les États et 35 nouveaux projets d'accords ont été élaborés pour remplacer d'anciens accords ou pour formaliser la coopération là où elle faisait défaut. • Huit (8) États ont élaboré des plans nationaux de recherche et de sauvetage et deux (2) États ont mis en place des projets de plans nationaux de recherche et de sauvetage. <p style="text-align: center;"><i>(Source : OACI)</i></p>	<p>Objectif non atteint.</p> <p>Les États élaborent progressivement des plans SAR, mais à un rythme lent.</p>
<p>10. Tous les États doivent mettre en œuvre la transition de l' AIS à l' AIM :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Élaboration d'un plan d'action national d'ici fin 2018 ; • Mise en œuvre du plan d'action national conformément au bloc 0 D-ATM de l'ASBU d'ici à la fin de 2020. 	<ul style="list-style-type: none"> • 36 % des États ont entièrement achevé la phase 1 de la consolidation ; • 44 % ont partiellement accompli la phase 2 "Going Digital". <p style="text-align: center;"><i>(Source : OACI)</i></p>	<p>Pas de données complètes disponibles.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il est nécessaire d'établir et de promouvoir des outils de collecte de données suffisants ; • Une coordination efficace entre les principales parties prenantes et des plans directeurs/interventions régionaux appropriés sont nécessaires pour garantir la mise en œuvre effective de cet objectif.
<p>Objectif de la navigation aérienne (ANS)</p>	<p>État d'avancement de la mise en œuvre</p>	<p>Recommandations</p>
<p>11. Tous les États doivent mettre en œuvre des procédures PBN pour toutes les pistes aux instruments.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 75 % des pistes aux instruments devront être dotées de procédures PBN d'ici fin 2020 ; 	<p>Les informations disponibles indiquent que 33 des 48 États du RASG-AFI ont atteint l'objectif d'une mise en œuvre à 100 % du PBN, soit 68,75 %.</p> <p style="text-align: center;"><i>(Source - ICAO iSTARS)</i></p>	<p>Bien que la moyenne du groupe soit élevée, un certain nombre d'États n'ont pas lancé de procédures PBN pour leurs pistes aux instruments. Une coordination efficace entre les principales parties prenantes est nécessaire et des interventions régionales appropriées sont requises</p>

Révision de l'objectif de sécurité d'Abuja	Évaluations	État d'avancement de la mise en œuvre
<ul style="list-style-type: none"> • 100 % des pistes aux instruments devront être dotées de procédures PBN d'ici fin 2025. 		pour assurer la mise en œuvre effective de cet objectif.
<p>12. Tous les États doivent réduire progressivement le 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 date 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 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordination entre les unités ATS (50%) ; • Organisation de l'espace aérien et procédures ATC (50%) ; • Communications mobiles (50%) • Mauvaise discipline de l'équipage à bord des avions (50%) 	Pas de données complètes pour établir le niveau de mise en œuvre.	<p>Objectif : 2023</p> <p>Jusqu'à présent, aucune donnée complète n'est disponible.</p> <p>Il est nécessaire d'établir et de promouvoir des outils de collecte de données suffisants.</p>
Objectif de la navigation aérienne (ANS)	État d'avancement de la mise en œuvre	Recommandations
<p>13. Mise en place de services de navigation aérienne sans discontinuité dans la région AFI :</p> <p>a) Tous les États doivent assurer la fourniture de services de navigation aérienne harmonisés en termes de séparation des vols, 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.</p> <p>b) Harmonisation des diverses initiatives formulées par les Communautés économiques régionales (CER) et les ANSP de la région AFI.</p>	<p>Les activités visant l'intégration de la région AFI vers des ANSP sans faille sont prévues par les CER. L'ASECNA joue un rôle central pour que ses 18 États membres disposent de services de navigation aérienne sans faille.</p> <p>Le COMESA a recruté des experts pour mener à bien l'harmonisation des services de navigation aérienne, etc.</p>	<p>Objectif : 2024</p> <p>Il est nécessaire d'élaborer des plans directeurs/interventions régionaux appropriés pour garantir la mise en œuvre effective de cet objectif.</p>

Révision de l'objectif de sécurité d'Abuja	Évaluations	État d'avancement de la mise en œuvre
<p>14. Tous les États doivent mettre en œuvre les modules ASBU B0 :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Tous les États doivent élaborer un plan national d'ASBU d'ici fin 2018. 	<p>L'ASBU Tracker de l'IATA indique que :</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Le pourcentage total d'APRCH RNAV GNSS était de 63 % pour l'ESAF et de 79 % pour la WACAF ; ▪ Le pourcentage total de SID RNAV était de 40 pourcent pour l'ESAF et de 20 pourcent pour la WACAF ; ▪ Le pourcentage total de RNAV STAR était de 40 % pour l'ESAF et de 46 % pour la WACAF. <p><i>(Source - ICAO/ IATA)</i></p>	<p>Objectif non atteint</p> <p>Des informations complètes sur l'état actuel de la mise en œuvre de l'ASBU dans la région AFI n'étaient pas disponibles.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Il est nécessaire d'établir et de promouvoir des outils de collecte de données suffisants ; • Il est nécessaire d'élaborer des plans directeurs/interventions régionaux appropriés pour garantir la mise en œuvre effective de cet objectif.
<p>15. Tous les États doivent élaborer et mettre en œuvre un plan national de réduction des émissions de CO₂ dues à l'aviation civile internationale :</p> <ul style="list-style-type: none"> • élaborer un plan national de réduction du CO₂ d'ici fin 2020 ; E. la mise en œuvre complète du plan national d'ici 2022. 	<p>25 États de la région AFI ont élaboré et soumis à l'OACI des plans nationaux de réduction des émissions de CO₂ .</p> <p>10 États reçoivent une assistance dans le cadre de la phase II du projet d'assistance de l'OACI, financé par l'Union européenne (UE), sur le renforcement des capacités pour l'atténuation des émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale.</p> <p><i>(Source - OACI)</i></p>	<p>Les États doivent être encouragés à développer ou à mettre à jour leurs plans d'action en utilisant les conseils du Doc 9988 de l'OACI.</p>
<p>16. Tous les États veillent à ce que leurs ANSP participent effectivement au programme africain d'évaluation par les pairs des ANSP en :</p> <p>F. Adhérant au programme et mettant en place un plan d'activités annuel d'évaluation par les pairs.</p> <p>G. Élaborant et en mettant en œuvre des plans d'action corrective appropriés pour répondre de manière satisfaisante aux recommandations de l'examen par les pairs.</p>	<p>Le nombre de membres n'a cessé de croître avec une participation actuelle comprenant : les membres de CANSO (les 17 États membres de l'ASECNA, l'Afrique du Sud, 3 États de la FIR Robert, l'Ouganda, le Mozambique, la Zambie, l'Algérie, etc.)</p> <p><i>(Source - OACI)</i></p>	<p>Il faut encourager davantage d'États à rejoindre le programme d'examen par les pairs de l'ANSP, afin d'atteindre l'objectif de 2022.</p>

