



ICAO

## HUITIEME REUNION DES DIRECTEURS GENERAUX DE L'AVIATION CIVILE DE LA REGION AFRIQUE-OCEAN INDIEN (AFI-DGAC/8)

### Point 4.2 de l'ordre du jour : Principales priorités des DGAC pour 2021-2023

(Présentation du Secrétariat)

#### RÉSUMÉ

Ce document de travail présente les **Principales priorités de la région AFI pour la période 2021-2023**, conformément à la vision de l'OACI visant à assurer une croissance durable et une efficacité accrue du système mondial de l'aviation civile.

Mesures attendues de la réunion au **paragraphe 3**.

|                               |  |
|-------------------------------|--|
| <i>Références</i>             | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Doc 10004 – Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde</li> <li>- Doc 10118 - Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde</li> <li>- Doc 9750 - Plan mondial de navigation aérienne</li> <li>- Résolution A40-18 de l'Assemblée de l'OACI : Déclaration consolidée des politiques et pratiques permanentes de l'OACI en matière de protection de l'environnement - Changement climatique</li> <li>- Résolution A40-19 de l'Assemblée de l'OACI : Déclaration consolidée des politiques et pratiques permanentes de l'OACI en matière de protection de l'environnement - Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)</li> </ul> |
| <i>Objectifs stratégiques</i> | Tous les Objectifs stratégiques de l'OACI  |

## 1 INTRODUCTION

1.1 Pour relever de manière proactive les défis actuels et émergents, il est impératif que les États de la région AFI restent concentrés sur la mise en œuvre de leurs priorités dans tous les objectifs stratégiques de l'OACI tout en continuant à favoriser l'expansion de leur secteur du transport aérien. Les objectifs et les cibles de la région AFI doivent être alignés sur les objectifs mondiaux de l'OACI.

1.2 Afin d'accélérer la mise en œuvre ciblée et stratégique et harmonieuse des priorités, un Plan de mise en œuvre des priorités assorti de délais a été adopté par la Réunion AFI-DGCA/6 qui s'est tenue à Brazzaville (Congo) du 2 au 4 novembre 2016. Cependant, les échéances se sont écoulées et certains des Directeurs généraux Champions désignés pour chaque Objectif stratégique de l'OACI ont depuis quitté leur poste.

- 1.3 En raison des changements dynamiques de l'industrie aéronautique et des buts et objectifs des plans mondiaux, ainsi que de l'impact sans précédent de la COVID-19 sur le secteur de l'aviation, les priorités des objectifs et des États de l'OACI sont appelées à évoluer et à muter. Par ailleurs, l'élargissement du mandat du Plan AFI et la mise en œuvre de la phase à long terme du Plan AFI SECFAL nécessitent l'identification de nouvelles priorités par les États et l'OACI et la révision du Plan de mise en œuvre des priorités des DGAC, notamment pour la prochaine période triennale 2021-2023.

## 2 DISCUSSION

### *Capacité et efficacité de la sécurité de l'aviation et de la navigation aérienne*

- 2.1 Afin de renforcer en permanence la sécurité, d'accroître la capacité et d'améliorer l'efficacité de l'aviation civile mondiale, le GASP et le GANP fixent des objectifs et des cibles aux États, aux régions et à l'industrie. Par conséquent, il convient de reconnaître que les objectifs de la région AFI en matière de sécurité et de navigation aérienne (appelés Objectifs d'Abuja) doivent périodiquement être mis à jour et alignés sur les objectifs mondiaux de l'OACI.

### *Sûreté de l'aviation et facilitation*

- 2.2 Le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) donne des orientations pour l'établissement de priorités au niveau international, régional et national et crée ainsi un cadre dans lequel les acteurs de l'aviation peuvent travailler ensemble pour atteindre des objectifs communs à l'appui de l'initiative "Aucun pays laissé de côté" de l'OACI, afin de relever des défis communs et d'orienter les efforts pour renforcer conjointement la sûreté de l'aviation. C'est ainsi que le Plan AFI SECFAL et les objectifs de Windhoek sont alignés sur le GASeP.

### *Développement économique du transport aérien*

- 2.3 Nonobstant ce qui précède, la croissance prévue du transport aérien de près de 6 % avant la pandémie de COVID-19 a été dévastée et les défis inhérents aux barrières réglementaires, aux contraintes financières et à la lenteur de la mise en œuvre du SAATM en vue de la mise en œuvre complète de la Déclaration de Yamoussoukro, ont été aggravés. La réalisation du projet phare de l'Afrique, à savoir la Zone de libre-échange continentale africaine (AfCFTA) et le passeport africain/la libre circulation des personnes dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'UA, bénéficiera du Marché unique du transport aérien africain (SAATM) et, par conséquent, de la mise en œuvre effective de l'Agenda 2030 des Nations Unies.

### *Protection de l'environnement*

- 2.4 Une assistance a été - et continue d'être - fournie aux États pour l'élaboration de plans d'action visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> dues à l'aviation internationale en vue d'atteindre les objectifs mondiaux de l'OACI, dans le cadre d'un partenariat OACI/UE. Dans le cadre du programme d'assistance ACT-CORSIA de l'OACI, des partenariats *Buddy* entre États dans différentes Régions de l'OACI. Ces partenariats *Buddy* CORSIA établis impliquent seize (16) États donateurs (dont trois (3) de la région AFI – Afrique

du Sud, Kenya et Nigeria) et quatre-vingt-dix-huit (98) États bénéficiaires (dont 44 de la région AFI). Les objectifs sont les suivants :

| SAP    | SAP soumis en 2021<br>(nombre d'États) | Plan jusqu'en 2023<br>(nombre d'États)            | Plan jusqu'en 2025<br>(nombre d'États) |
|--------|--|---|--|
| ESAF   | 11                                     | 15 (10 actualisés)                                | 20 (15 actualisés)                     |
| WACAF  | 15                                     | 20 (15 actualisés)                                | 24 (19 actualisés)                     |
| CORSIA | ACT CORSIA 2021<br>(nombre d'États)    | Phase volontaire de<br>CORSIA<br>(nombre d'États) | Objectif 2025<br>(nombre d'États)      |
| ESAF   | 24                                     | 7   | 20                                     |
| WACAF  | 23 (objectif 24)                       | 10  | 20                                     |

*Plan de mise en œuvre des priorités des DGAC*

- 2.5 Compte tenu des évolutions, des objectifs des Plans mondiaux de l'OACI et des Objectifs révisés d'Abuja en matière de sécurité et de navigation aérienne, le Plan de mise en œuvre des priorités des DGAC a également été révisé par le Secrétariat et figure à l'Appendice A du présent Document de travail, pour examen par la réunion.
- 3 Principales priorités pour 2021-2023
- 3.1 Conformément à la nécessité d'établir des priorités par les États et l'OACI et de réviser le Plan de mise en œuvre des priorités des DGAC, en particulier pour la période 2021-2023, les points suivants ont été identifiés comme des éléments clés pour l'amélioration des systèmes d'aviation dans la région AFI :
- 3.2 Sécurité de l'aviation :
- a) Soutien et mise en œuvre des recommandations en matière de sécurité du CART et des outils de l'OACI pour le rétablissement de l'aviation ;
  - b) Soutien et mise en œuvre des objectifs du GASP, tels qu'ils seront révisés pour la prochaine période triennale, et des objectifs de sécurité de la région AFI, alignés en conséquence ; et
  - c) Résolution de la SSC existante et élévation de l'EI au niveau des buts et objectifs du GASP.
- 3.3 Capacité et efficacité de la navigation aérienne
- a) Soutien et mise en œuvre des objectifs de la Navigation fondée sur les performances (PBN) ;
  - b) Soutien et mise en œuvre des objectifs du GANP, tels qu'ils seront révisés et des objectifs de la navigation aérienne de la région AFI tels qu'alignés sur le GANP et le Plan régional de navigation aérienne ;
  - c) Soutien et mise en œuvre d'une infrastructure de navigation aérienne modernisée utilisant les feuilles de route technologiques du GANP pour les communications, la navigation, la surveillance, la gestion de l'information et l'avionique, afin de permettre le déploiement des éléments des modules ASBU
- 3.4 Sûreté de l'aviation et facilitation
- a) Soutien et mise en œuvre des recommandations de sûreté et de facilitation du CART pour le rétablissement de l'aviation ;
  - b) Alignement et réalisation des Objectifs de Windhoek tels qu'alignés sur le GASeP et révision du programme de travail du Plan au-delà de 2023 ;
  - c) Résolution des SSeC existantes et élévation de l'EI au niveau des objectifs du GASeP/Windhoek
- 3.5 Développement du transport aérien
- a) Soutien et mise en œuvre des recommandations de sécurité du CART en matière de transport aérien pour le rétablissement de l'aviation ;
  - b) Soutien et mise en œuvre des politiques de l'OACI en matière de droits d'utilisation et d'imposition

- c) Soutien à la mise en œuvre du SAATM et atteinte des objectifs de l'AfCTFA.
- 3.6 Protection de l'environnement
- a) Élaboration et mise en œuvre de Plans d'action nationaux de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dues à l'aviation civile internationale
  - b) Mise en place de cadres réglementaires nationaux pour la mise en œuvre de CORSIA
- 4 MESURES ATTENDUES DE LA RÉUNION
- 4.1 La réunion est invitée à prendre note du contenu de ce document et de son Appendice et à prendre les mesures appropriées qui y sont recommandées :
- a) Examiner et adopter les principales priorités de la région AFI pour 2021-2023 et du Plan de mise en œuvre des priorités révisées des DGCA, telles qu'alignées sur les dispositions des Plans mondiaux ; et
  - b) Inviter des États à rallier leurs efforts en vue d'atteindre les objectifs et les priorités convenus, et demander aux DG Champions de coordonner ces efforts.

**APPENDICE A : REUNION AFI DGCA/8 : PLAN DE MISE EN ŒUVRE DES PRIORITÉS****2021 - 2023**

| <b>Objectif stratégique de l'OACI</b>  | <b>Actions de mise en œuvre prioritaire</b>  |
|--|--|
| <b>(A) Sécurité de l'aviation</b><br><br>Renforcer la sécurité de l'Aviation civile mondiale | A.1 Les États doivent réduire continuellement les risques liés à la sécurité opérationnelle en maintenant une tendance à la baisse du taux d'accidents et en accordant une attention particulière aux catégorie d'événements à haut risque.  |
|  | A.2 Maintenir le nombre de SSC à zéro (0) et résoudre toutes les nouvelles SSC identifiées dans les six (6) mois suivant la date de leur publication officielle par l'OACI.  |
|  | A.3 Les États doivent progressivement améliorer leur taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) de leur système de supervision de la sécurité (avec un accent sur les PQ prioritaires) ainsi qu'il suit : <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'ici à 2022 – 75 %</li> <li>• d'ici à 2026 – 85 %</li> <li>• d'ici à 2030 – 95 %</li> </ul>   |
|  | A.4 Les États doivent atteindre un indice de supervision de la sécurité supérieur à 1 dans toutes les catégories   |
|  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Les États doivent renforcer les RSOO et les RAIO et accroître la collaboration au niveau régional pour renforcer la sécurité.</li> <li>• Les États qui ne prévoient pas d'atteindre 75 % d'EI d'ici à 2022 et de mettre en œuvre les fondements d'un SSP, de déléguer, le cas échéant, certaines fonctions de supervision de la sécurité à un autre État ou à des RSOO dont les fonctions sont reconnues par l'OACI.</li> <li>• Les États doivent fournir des informations sur les risques en matière de sécurité, y compris les indicateurs de performance en matière de sécurité (SPI) du SSP, au RASG-AFI.</li> <li>• Les États dont l'EI est supérieure à 75 % et qui disposent d'un SSP efficace, doivent coordonner activement les activités de gestion des risques de sécurité du RASG-AFI.</li> </ul> |
|  | A.5 Tous les États doivent mettre en œuvre : <ul style="list-style-type: none"> <li>• les fondements d'un programme national de sécurité (SSP) ; et</li> <li>• un SSP efficace, en fonction de la complexité de leur système aéronautique.</li> </ul>  |
|  | A.6 Le RASG-AFI doit élaborer un plan régional de sécurité aérienne (RASP)   |
| A.7 Tous les États doivent élaborer un Plan national de sécurité aérienne (NASP)             |  |

| Objectif stratégique de l'OACI  | Actions de mise en œuvre prioritaire   |
|---|--|
|   | <p>A.8 Tous les aérodromes utilisés pour des vols internationaux doivent être certifiés</p> <p>A.9 Tous les États doivent mettre en œuvre le Programme de sécurité des pistes, et s'assurer de la mise en place des équipes de sécurité des pistes dans les aérodromes internationaux.</p> <p>A.10 Tous les États doivent mettre en œuvre le GRF</p> <p>A.11 Les États doivent élargir l'utilisation des programmes du secteur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tous les États doivent veiller à ce que leurs ANSP participent effectivement au Programme africain d'évaluation des ANSP par les pairs</li> </ul> <p>A.12 Les États doivent veiller à ce que tous les fournisseurs de services utilisent des Indicateurs de performance de sécurité (SPI) harmonisés au niveau mondial dans le cadre de leur système de gestion de la sécurité (SMS)</p> <p>A.13 Les États doivent s'assurer de la disponibilité d'infrastructures appropriées pour soutenir la sécurité des opérations.</p>   |
| <p><b>(B) Capacité et efficacité de la navigation aérienne</b></p> <p>Accroître la capacité et améliorer l'efficacité du système mondial de l'aviation civile</p> | <p>B.1 Chaque État doit élaborer, actualiser et mettre en œuvre son plan national PBN et les éléments applicables des modules ASBU</p> <p>B.2 Tous les États doivent mettre en œuvre les infrastructures de base des services de navigation aérienne et des aéroports</p> <p>B.3 Les États doivent établir une organisation SAR efficace et opérationnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en élaborant un plan SAR national ; et</li> <li>• en concluant des accords ou des protocoles d'entente en matière de SAR.</li> </ul> <p>B.4 Les États doivent procéder à la transition de l' AIS à l' AIM :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en élaborant un Plan d'action national ; et</li> <li>• en mettant en œuvre le plan d'action en conformité avec le Bloc 0 DATM de l' ASBU</li> </ul> <p>B.5 Les États doivent élaborer le cadre réglementaire requis et renforcer la supervision des services de météorologie aéronautique :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en participant à l'opérationnalisation du Projet du Développement coopératif de la météorologie aéronautique (CODEVMET) de la région AFI ; et</li> <li>• en participant effectivement au projet CODEVMET.</li> </ul> |
|   | <p>C.1 Les États doivent élaborer leur Plan d'action national pour la mise en œuvre de la Déclaration et des objectifs de Windhoek en matière de sûreté et de facilitation, conformément au Plan d'action continental.</p>   |

| Objectif stratégique de l'OACI  | Actions de mise en œuvre prioritaire  |
|---|---|
| <p><b>(C) Sécurité et facilitation de l'aviation</b></p> <p>Renforcer et faciliter la sûreté de l'aviation civile dans le monde</p>                             | <p>C.2 Les États doivent améliorer l'EI comme indiqué ci-dessous :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• les EI inférieures à 70 % doivent être améliorées d'au moins 20 %</li> <li>• les EI supérieures à 70 % doivent être améliorées d'au moins 10 %</li> <li>• par la signature de Protocole d'ententes de l'USAP.</li> </ul>                            |
|   | <p>C.3 Résoudre immédiatement tous les SSeC existantes et éviter l'émergence de nouveaux SSeC.</p>  |
|   | <p>C.4 Les États doivent mettre en œuvre la stratégie TRIP de l'OACI :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en ne délivrant que des passeports lisibles par machine (MRP) ;</li> <li>• en adhérant au Répertoire des clés publiques (PKD) de l'OACI ; et</li> <li>• en mettant en œuvre les informations préalables sur les passagers (API/PNR).</li> </ul> |
|   | <p>C.5 Les États doivent ratifier les instruments juridiques internationaux relatifs à l'aviation, tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la Convention de Beijing et le Protocole de Beijing (2010) ; et</li> <li>• le Protocole de Montréal (2014).</li> </ul>   |
|   | <p>C.6 Les États doivent ratifier les instruments juridiques internationaux pertinents relatifs à l'aviation, tels que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) ;</li> <li>• le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NCASQCP) ;</li> </ul>            |
|   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• le Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP) ; et</li> <li>• le Programme national de facilitation du transport aérien (NATFP).</li> </ul>   |
| <p><b>(D) Développement économique du transport aérien</b></p> <p>Favoriser le développement d'un système d'aviation civile solide et économiquement viable</p> | <p>D.1 Tous les États doivent achever le processus de Déclaration solennelle d'engagement pour la création d'un Marché unique du transport aérien en Afrique (Décision de Yamoussoukro)</p>   |
|   | <p>D.2 Mise en œuvre de la Déclaration d'Antananarivo sur le développement durable du transport aérien en Afrique :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alignement du cadre national du transport aérien sur la Déclaration ;</li> <li>• Enregistrement et alimentation des Plans d'action nationaux de transport aérien</li> </ul>                        |
|   | <p>D.3 Les États doivent mettre en œuvre la Déclaration de Lomé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• en alignant leur cadre national du transport aérien sur la Déclaration ; et</li> <li>• en enregistrant et en alimentant leurs Plans nationaux d'action du transport aérien</li> </ul>  |
|   | <p>D.4 L'aviation civile doit être considérée comme prioritaire et incluse dans les Plans nationaux de développement</p>  |

| Objectif stratégique de l'OACI   | Actions de mise en œuvre prioritaire   |
|--|--|
| <p><b>(E) Protection de l'environnement</b></p> <p>Réduire au minimum les effets néfastes des activités de l'aviation civile sur l'environnement</p> | <p>E.1 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</p> <p>E.2 Les États doivent établir un cadre de collaboration avec les parties prenantes des aéroports pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• la réduction de l'impact de l'aviation civile sur l'environnement ; et</li> <li>• le contrôle et la gestion de la faune sauvage.</li> </ul> |