

**GHANA**  
**STATE AIR TRANSPORT ACTION PLAN SYSTEM (SATAPS)**



Area	Action	Reference
<b>Allègement des restrictions</b>	Réviser les ASA pour alléger les restrictions frappant la propriété et contrôle des transporteurs aériens	Le Ghana a intégré la DY dans les accords BASA avec les États DY et non-DY pour atténuer les restrictions sur la propriété et le contrôle des transporteurs aériens.
<b>Allègement des restrictions</b>	Réviser les ASA pour alléger les restrictions de capacité	Le Ghana a négocié tous ses BASAs qui n'imposent aucune restriction sur la capacité.
<b>Redevances</b>	Mettre en œuvre les politiques de l'OACI sur les redevances d'usage	Le Ghana met en œuvre la politique de l'OACI en matière de redevances contenues dans le Doc 9082.
<b>Concurrence</b>	Appuyer le Recueil OACI des politiques et pratiques en matière de concurrence (répondre à la lettre EC2/109-15/42 de l'OACI aux États)	
<b>Concurrence</b>	Encourager la coopération entre les autorités de la concurrence	
<b>Concurrence</b>	Participer au Symposium de l'OACI sur le transport aérien (IATS), mars 2016	Le Ghana a pris part au symposium de l'OACI sur le transport aérien (IATS), en mars 2016.
<b>Concurrence</b>	Assurer la coopération des exploitants de transport aérien par des partages de codes/alliances	Le Ghana approuve de telles alliances et de coopération au travers d'accords de partage de code.
<b>Renforcement de la connectivité pour les pays les moins avancés (PMA), les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays en développement sans littoral (PDSL)</b>	Appuyer l'établissement d'indicateurs de connectivité par l'OACI	
<b>Renforcement de la connectivité pour les pays les moins avancés (PMA), les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays en développement sans littoral (PDSL)</b>	Mettre en œuvre des mécanismes de services essentiels	
<b>Protection des consommateurs</b>	Associer des organisations représentant les consommateurs	
<b>Protection des consommateurs</b>	Adhérer à la Convention de Montréal de 1999	Le Ghana a ratifié et ensuite domestiqué la Convention de Montréal de 1999.
<b>Protection des consommateurs</b>	Appliquer les principes de base de l'OACI (adoptés par le Conseil de l'OACI le 17 juin 2015) dans les pratiques de réglementation et d'exploitation	Les directives économiques CAA du Ghana sont en cours de finalisation. Les directives contiennent les Principes fondamentaux de l'OACI sur la protection des consommateurs.
<b>Coopération dans toute la chaîne de valeur</b>	Appuyer la coopération entre parties prenantes, dont les suivantes : Organisation mondiale du tourisme (OMT), Association du transport aérien international (IATA), Conseil international des aéroports (ACI), Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA), Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), Commission de l'Union africaine (AUC), Airlines Association of Southern Africa (AASA)	Le Ghana coopère avec les différentes organisations- UNWTO, IATA, ACI, AFRAA, AU and ECOWAS.
<b>Données et analyses</b>	Partager des données et des analyses	
<b>Données et analyses</b>	Partager des prévisions sur mesures de trafic et de fret aérien	
<b>Données et analyses</b>	Fournir des outils d'analyse opérationnelle	
<b>Renouvellement du parc aérien</b>	Adhérer à la Convention du Cap de 2001	Le Ghana a ratifié la Convention du Cap de 2001, en Décembre 2015.
<b>Renouvellement du parc aérien</b>	Recourir à l'article 83 bis de la Convention de Chicago	

<b>Développement de l'infrastructure</b>	Envisager des pratiques visant à attirer des investissements de capitaux publics/privés, telles que des partenariats public-privé (PPP)	Le gouvernement du Ghana s'est associé au secteur privé dans la construction en cours du terminal 3 à l'aéroport international de Kotoka (KIA) à Accra et aussi dans la création de la nouvelle compagnie aérienne nationale.
<b>Développement de l'infrastructure</b>	Fournir une infrastructure suffisante pour s'adapter à la croissance	Il y a une expansion et une réhabilitation continues de l'aéroport international de Kotoka et d'autres aéroports nationaux.
<b>Développement de l'infrastructure</b>	Renforcer la sensibilisation aux orientations de l'OACI sur le financement de l'infrastructure	
<b>Libéralisation de l'accès aux marchés</b>	Accorder les droits de trafic de 7e liberté pour les services de fret aérien	Le Ghana est entièrement conforme à la DY pour les opérations internationales de fret.
<b>Libéralisation de l'accès aux marchés</b>	Harmoniser les accords sur les services aériens (ASA) avec la Décision de Yamoussoukro	Le Ghana est entièrement conforme aux Accords sur les Services Aériens (ASA) avec les États DY et les États africains non DY. Ghana fait partie des 19 États qui ont signé l'Engagement solennel sur la libéralisation complète du transport aérien en Afrique.
<b>Libéralisation de l'accès aux marchés</b>	Mettre en œuvre le cadre de la Décision de Yamoussoukro	Le Ghana a libéralisé ses cieux totalement.
<b>Sécurité</b>	Mettre en œuvre les objectifs cibles de sécurité de la Déclaration d'Abuja sur la sécurité de l'aviation en Afrique (2012)	Le Ghana a créé l'équipe de sécurité des pistes. En ce qui concerne les accidents liés à la piste, le Ghana a enregistré des cas isolés et n'a donc pas établi de tendance pour les accidents liés aux pistes, mais environ deux (2) cas ont été enregistrés depuis la Déclaration d'Abuja; le Ghana n'a enregistré aucun CFIT ainsi que des accidents liés au LOC-I; le Ghana CAA est autonome; la CAA a certifié son aéroports international (Décembre 2015); Tous les opérateurs de compagnies aériennes régulières ghanéens ont obtenu la certification IOSA; le niveau de mise en œuvre de l'USOAP au Ghana était supérieur à 64% en 2006; Le développement du programme de sécurité d'État (SSP) est en cours, mais tous les fournisseurs de services mettent en œuvre le système de gestion de la sécurité (SMS).
<b>Sécurité</b>	Établir des mécanismes pour assurer la pérennité du financement des fonctions de supervision de la sécurité	Le Ghana a créé la Commission de la sécurité aérienne (ASC) pour assurer un financement durable des fonctions de surveillance de la sécurité.
<b>Sûreté et facilitation</b>	Appuyer la soumission électronique des données sur les marchandises qui franchissent des frontières ; les documents électroniques pour le fret (e freight) ; la lettre de transport aérien électronique (e AWB)	Le Ghana a tenu des discussions avec l'IATA concernant la formation des opérateurs de fret pour leur permettre de migrer vers le système électronique AWB.
<b>Sûreté et facilitation</b>	Élaborer et mettre en œuvre des programmes d'agents habilités et d'expéditeurs connus	Le Ghana a mis au point un programme national de transport de fret aérien et de messagerie pour la mise en œuvre de l'Agent réglementé et du Régime Consignateur connu (mars 2017). Ghana a établi le Programme national de sécurité de l'aviation civile conformément au Manuel de surveillance de la sécurité de l'aviation de l'OACI (DOC 10047).
<b>Sûreté et facilitation</b>	Mettre en place des mécanismes pour assurer la pérennité du financement des fonctions de supervision de la sûreté	Le Ghana a créé la Commission de la sécurité aérienne (ASC) pour assurer un financement durable des fonctions de surveillance de la sécurité.
<b>Sûreté et facilitation</b>	Mettre en œuvre les visas électroniques	Depuis 2016, Ghana accorde un visa à son arrivée à tous les Africains au Ghana pour 90 jours.
<b>Sûreté et facilitation</b>	Éliminer les obstacles non physiques entre les États	Les portes électroniques fournies à la salle de l'immigration de l'aéroport international de Kotoka ne sont pas encore activées.
<b>Imposition</b>	Éviter de percevoir des impôts discriminatoires sur le transport aérien	
<b>Imposition</b>	Mettre en œuvre les politiques de l'OACI sur l'imposition	
<b>Imposition</b>	Évaluer les incidences économiques d'une imposition excessive	
<b>Formation</b>	Appuyer les efforts de l'OACI pour quantifier la pénurie de personnel (Doc 9956)	

<p><b>Formation</b></p>	<p>Appuyer les initiatives OACI de renforcement des capacités : Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP), Fonds volontaire de développement des ressources humaines (HRDF)</p>	<p>Le Ghana s'est engagé à créer les Fonds de développement des ressources humaines (HRDF); le Ghana apporte une contribution annuelle au Fonds.</p>
<p><b>Formation</b></p>	<p>Recourir à la formation OACI spécifique au fret aérien, notamment les marchandises dangereuses</p>	<p>Le Ghana applique la formation spécifique au fret aérien de l'OACI, y compris les marchandises dangereuses dans son programme national de formation en sécurité de l'aviation civile. Le Ghana applique également la réglementation IATA de marchandises dangereux; le Ghana dispose d'un programme complet d'inspection des transporteurs de fret aérien au Ghana pour s'assurer qu'ils sont conformes à la partie 18 de GCAR (LI 2000); Surveille et évalue les séances de formation offertes par les instructeurs; Les organismes de formation sur les produits dangereux sont certifiés et approuvés après avoir passé le processus de certification de cinq (5) phases; S'associe avec l'énergie atomique du Ghana par rapport au transport de matières radioactives; Des variations d'état ont été déposées auprès de l'IATA et de l'OACI en 2016, où les expéditeurs demandent une approbation spéciale avant l'expédition d'explosifs, de munitions, de radioactifs, d'infections, etc.</p>