



ICAO

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



Vingt-sixième réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre  
(APIRG/26) et neuvième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Région Afrique  
— océan Indien (RASG-AFI/9) — Séances conjointes

6 et 10 novembre 2023

**Point 3 : Coordination entre l'APIRG et le RASG-AFI**

**3.3 Évaluation du Cadre de performance de sécurité d'Abuja, mise à jour des Cibles de sécurité d'Abuja et introduction des cibles des services de navigation aérienne**

(Note présentée par le Secrétariat de la CAFAC)

**RÉSUMÉ**

1.1 La présente note de travail fait le point sur les progrès accomplis dans l'examen et l'alignement des Cibles de sécurité d'Abuja sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI. Il fait également ressortir les résultats de la réunion du Comité technique spécialisé de la Commission de l'Union africaine (CUA) des transports, des infrastructures transcontinentales et interrégionales, de l'énergie (STC-TIITE) tenue en septembre 2023 qui a chargé la CAFAC, la CUA et l'OACI de collaborer pour finaliser le processus de révision des cibles de sécurité d'Abuja, y compris le cadre de performance connexe et de l'aligner sur le GASP et le GANP de l'OACI.

**Suite à donner :** La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 3 de la présente note de travail.

**RÉFÉRENCE(S) :**

- Déclaration d'Abuja sur la sécurité de l'aviation en Afrique ;
- Cibles de sécurité révisées d'Abuja prenant en compte les indicateurs de performance ANS de la région AFI ;
- Doc 10004 de l'OACI — GASP 2023-2025 ;
- Doc 9750 de l'OACI — GANP (6<sup>e</sup> édition).
- Cadre des blocs constitutifs de base (BBB)  
<https://www4.icao.int/ganportal/BBB>
- Cadre de référence de l'ASBU  
<https://www4.icao.int/ganportal/ASBU>
- Plan de navigation aérienne électronique (e-ANP), Volumes I, II et III

## 1. INTRODUCTION

- 1.2 La trente-troisième assemblée plénière de la CAFAC, tenue à Kigali (Rwanda) les 1<sup>er</sup> et 2 décembre 2021, a adopté la Résolution P33-06 (note de travail WP/03b) qui donne mandat à la CAFAC de collaborer avec l'OACI pour réviser les Cibles de sécurité d'Abuja et les aligner sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI.
- 1.3 La Décision 8/02 de la huitième réunion du Comité directeur du RASG-AFI (RASC/8) relative à « la révision des Cibles de sécurité d'Abuja » : —
- a) Appelle le Secrétariat (de l'OACI) à coordonner la révision des cibles de sécurité d'Abuja afin de les aligner sur les cibles/objectifs ou les exigences actuelles des plans mondiaux de l'OACI ;
  - b) Charge l'Équipe du rapport annuel sur la sécurité (ASRT) du RASG-AFI :
    - i. de procéder à une révision complète des cibles de sécurité et du Plan d'action d'Abuja à la lumière des dispositions du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (Doc 10004) ;
    - ii. d'analyser les projets/programmes existants axés sur les cibles de sécurité de l'aviation ;
    - iii. d'élaborer des propositions pour un cadre de performance fiable et cohérent en matière de sécurité de l'aviation à utiliser par les États, les institutions et les organisations régionales.
- 1.4 Conformément à la Décision 8/02 de la réunion RASC/8 et à la Conclusion 7/07 de la réunion RASG-AFI/7, la CAFAC, en collaboration avec les bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI et les membres de l'ASRT du RASG-AFI, a examiné les AST pour s'assurer qu'ils sont alignés sur le GASP, le GANP et les meilleures pratiques de l'OACI. Les projets d'AST harmonisés ont été par la suite présentés aux réunions APIRG/25 et RASG-AFI/8 tenues du 7 au 11 novembre 2022 à Kigali (Rwanda).

## 2 DISCUSSION

- 2.1 Pendant la Semaine AFI de l'aviation 2023 organisée à Nairobi (Kenya) du 21 au 26 août 2023, la CAFAC a présenté une note de travail sur la mise en œuvre et l'alignement des équipes de sécurité de l'aviation (AST). Il a été décidé lors de cette réunion que la CAFAC devait assurer la coordination d'une réunion d'examen des cibles révisées en prélude de la réunion du STC-TTIIIE de la CUA qui s'est tenue plus tard en Tanzanie, du 12 au 15 septembre 2023.
- 2.2 Le 1<sup>er</sup> septembre 2023, la CAFAC a soumis le projet des Cibles révisées et harmonisées d'Abuja au Groupe et aux États membres de la région AFI pour observation, et appelé à la tenue d'une réunion qui n'a jamais eu lieu. Toutefois, les observations des États membres et du Groupe AFI ont été reçues et prises en compte.
- 2.3 Les progrès accomplis dans le processus d'alignement ont été plus tard présentés à la quatrième session ordinaire de la STC-TTIIIE tenue du 12 au 15 septembre 2023 à Zanzibar (Tanzanie). La STC-TTIIIE a ensuite chargé la CAFAC de finaliser, en collaboration avec la CUA et l'OACI, le processus de révision des cibles de sécurité d'Abuja et des cibles de navigation aérienne d'Abuja, y compris le cadre de performance connexe nécessaire à l'alignement sur le GASP et le GANP de l'OACI.

2.4 Au début du mois d'octobre 2023, la CAFAC a intégré le processus de révision des cibles de sécurité d'Abuja dans le programme de travail annuel de ses groupes d'experts qui travaillent actuellement à la finalisation du processus de révision des cibles de sécurité d'Abuja, y compris le cadre de performance connexe qui devrait être achevé d'ici au premier trimestre 2024.

2.5 Les propositions de modification des AST tiendront compte des éléments suivants :—

- la directive de la STC TTIE de la CUA ;
- les contributions de l'OACI, y compris d'éventuelles modifications du GASP et du GANP ;
- les recommandations du RASG-AFI et de l'APIRG telles que la nécessité de créer un cadre de performance pour la mise en œuvre des AST et envisager la collecte automatisée des données et des outils d'échange d'information afin d'accélérer le suivi et l'évaluation ;
- les enseignements tirés par les États, les régions et l'industrie.

2.6 Voir la Pièce jointe A qui présente les propositions de révision des Cibles de sécurité et des Cibles en matière de services de navigation aérienne (ANS).

### **3 SUITE À DONNER**

La réunion est invitée à : —

- a) noter les progrès accomplis dans le processus de révision des Cibles de sécurité d'Abuja ;
- b) prier instamment l'OACI et la CAFAC de faciliter le travail des groupes d'experts de la CAFAC afin de boucler le processus de modification des AST et l'élaboration d'un cadre de performance.

**PIÈCE JOINTE A****Propositions de révision des Cibles de sécurité et de navigation aérienne d'Abuja**

Cible de sécurité d'Abuja	GASP/ GANP/ ou autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs de performance clés proposés
<p><b>1. Réduire progressivement le taux d'accidents en Afrique de 8,6 à 2,5 accidents par million de départs à l'horizon 2022, en mettant l'accent sur :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ les accidents et les incidents graves liés à la piste (sortie de piste, RE).</li> <li>▪ les accidents et les incidents graves liés à l'impact sans perte de contrôle (CFIT).</li> <li>▪ les accidents et les incidents graves liés à la perte de contrôle en vol (LOC-I).</li> <li>▪ Réaliser et maintenir l'objectif de zéro accident mortel en aviation commerciale.</li> </ul>	<p>Doc 10004 de l'OACI – GASP, édition 2023–2025 ;</p> <p><b>Objectif 1 :</b> Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle.</p> <p>Cible 1.1 : Maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents dans le monde.</p>	<p><b>Objectif 1 :</b> Parvenir à une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle.</p> <p><b>Cible 1.1 :</b> Maintenir progressivement une tendance à la baisse du taux d'accidents en Afrique en prenant comme taux de référence 5,66 accidents par million de départs en 2021, avec un accent sur les catégories régionales à risque élevé :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Accidents ou incidents graves liés à la piste (sortie de piste, RE).</li> <li>▪ Accidents ou incidents graves liés à la piste (incursion sur piste, RI).</li> <li>▪ Accidents et incidents graves liés à l'impact sans perte de contrôle (CFIT).</li> <li>▪ Accidents et incidents graves liés à la perte de contrôle en vol (LOC-I).</li> <li>▪ Collision en vol (MAC)</li> <li>▪ Parvenir à zéro accident mortel en aviation et maintenir cet objectif.</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 d'événements liés aux catégories régionales à risque élevé (R-HRC).</li> <li>• % d'aéroports internationaux ayant créé des RST.</li> <li>• Nombre d'incidents AIRPROX enregistrés.</li> </ul>
<p><b>2. Tous les États établissent et renforcent des autorités de l'aviation civile autonomes dotées</b></p>	<p>Doc 10004 de l'OACI – GASP, édition 2023 – 2025 ;</p>	<p><b>Objectif 2 :</b> Renforcement des capacités de supervision de la sécurité des États.</p> <p><b>Cible 2.1 :</b> Tous les États doivent améliorer leur score de mise en œuvre effective</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'États atteignant le score EI dans les délais</li> </ul>

Cible de sécurité d'Abuja	GASP/ GANP/ ou autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs de performance clés proposés
<p><b>d'organes de régulation et de supervision de l'industrie indépendants, d'ici 2022.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>D'ici 2020, les États qui ont besoin d'appui dans les domaines où les marges de sécurité sont inférieures à zéro font appel à un organisme régional de supervision de la sécurité ou à un autre État dont les fonctions de supervision sont reconnues par l'OACI.</b></li> <li>▪ <b>D'ici 2022, les États remplissent effectivement les fonctions de supervision de la sécurité avec une marge de sécurité positive dans tous les domaines.</b></li> </ul> <p><b>Les États délèguent certaines fonctions de supervision de la sécurité aux RSOO ou à d'autres États, d'ici 2022, dans les domaines où les marges de sécurité sont inférieures à zéro, et s'il y'a lieu.</b></p>	<p><b>Objectif 2 :</b> Renforcement des capacités de supervision de la sécurité des États</p> <p>Cible 2.1 : Tous les États doivent améliorer leur score de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité (en se centrant sur les PQ prioritaires) comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) d'ici 2024 — score EI de 75 %</li> <li>b) d'ici 2026 — score EI de 85 %</li> <li>c) d'ici 2030 — score EI de 95 %.</li> </ul>	<p>(EI) des éléments cruciaux (EC) du système national de supervision de la sécurité (en se concentrant sur les PQ prioritaires) comme suit :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) d'ici 2024 — Score EI de 75 % ;</li> <li>b) d'ici 2026 — Score EI de 85 % ;</li> <li>c) d'ici 2030 — Score EI de 95 % ;</li> <li>d) établir des processus/mécanismes afin d'identifier au plus tôt les potentielles SSC et éviter qu'elles se produisent. Résoudre les nouvelles SSC dans un délai de six mois à compter de la date de leur publication officielle par l'OACI.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Pourcentage de CAP achevés par État (via OLF).</li> <li>• Nombre d'États ayant pleinement mis en œuvre les PQ prioritaires</li> <li>• Nombre de potentielles SSC évitées avant leur identification grâce aux activités de l'USOAP CMA.</li> <li>• Nombre de SSC résolues dans un délai de 6 mois à compter de leur publication officielle par l'OACI.</li> </ul>

Cible de sécurité d'Abuja	GASP/ GANP/ ou autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs de performance clés proposés
	<p>Doc 10004 de l'OACI – GASP, édition 2023 – 2025 ;</p> <p><b>Objectif 3 :</b> Mise en œuvre effective de programmes nationaux de sécurité (PNS).</p> <p>Cible 3.1 : D'ici 2023, tous les États mettent en place les fondements d'un PNS.</p> <p>Cible 3.2 : D'ici 2024, tous les États publient un plan national de sécurité de l'aviation (NASP).</p> <p>Cible 3.3 : Tous les États doivent œuvrer pour se doter d'un PNS efficace suivant l'approche progressive ci-après :</p> <p>a) d'ici 2025 — Présent<sup>1</sup></p> <p>b) d'ici 2028 — Présent et efficace.</p>	<p><b>Objectif 3 :</b> Tous les États mettent effectivement en œuvre des programmes nationaux de sécurité (PNS).</p> <p><b>Cible 3.1 :</b> D'ici 2023, tous les États mettent en œuvre les fondements d'un PNS ;</p> <p><b>Cible 3.2 :</b> D'ici 2024, tous les États publient un plan national de sécurité de l'aviation (NASP).</p> <p><b>Cible 3.3 :</b> Tous les États s'efforcent de mettre en œuvre un PNS efficace comme suit :</p> <p>a) d'ici 2025 — Présent<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 maturité établis dans l'évaluation de la mise en œuvre du PNS de l'OACI (SSPIA).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'États ayant mis en œuvre les fondements d'un PNS.</li> <li>• Pourcentage de CAP requis liés aux PQ substantielles du PNS communiqué par les États (via OLF)</li> <li>• Nombre d'États ayant publié leur NASP.</li> <li>• Nombre d'États ayant un PNS présent</li> <li>• Nombre d'États ayant un PNS présent et efficace</li> <li>• Nombre d'États nécessitant des fournisseurs de services concernés sous leur autorité afin de mettre en œuvre un SGS</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 PNS 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 PNS de l'OACI (SSPIA).

Cible de sécurité d'Abuja	GASP/ GANP/ ou autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs de performance clés proposés
	<p>Doc 10004 de l'OACI – GASP, édition 2020-2022</p> <p><b>Objectif 4 :</b> Collaborer davantage au niveau régional afin de renforcer la sécurité.</p> <p>Cible 4.1 : Tous les États qui ne pensent pas être en mesure d'atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP demandent de l'aide pour renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité ou faciliter la mise en œuvre du PNS.</p> <p>Cible 4.2 : D'ici 2023, toutes les régions publient un RASP actualisé, conforme à l'édition 2023-2025 du GASP, d'ici 2023. Il s'agit d'une nouvelle cible du GASP.</p>	<p><b>Objectif 4.</b> Tous les États doivent accroître la collaboration régionale :</p> <p><b>Cible 4.1 :</b> D'ici 2023, les États qui ne pensent pas être en mesure d'atteindre les objectifs 2 et 3 du GASP demandent de l'aide aux fins du renforcement de leurs capacités de supervision de la sécurité ou pour faciliter la mise en œuvre du PNS.</p> <p><b>Cible 4.2 :</b> D'ici 2023, toutes les régions publient un plan régional de sécurité de l'aviation (RASP) actualisé pour : le RASG-AFI (AFI-RASP) ; le RASG-MID (MID-RASP) ; le RASG-EUR NAT (EUR NAT-RASP).</p> <p><b>Cible 4.3 :</b> D'ici 2025, tous les États fournissent à leurs groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) respectifs des informations sur les risques de sécurité opérationnelle, notamment les indicateurs de performance de sécurité (SPI) du PNS et les problèmes émergents.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'États ayant reçu de l'aide</li> <li>• Nombre d'États qui ont bénéficié des activités d'assistance d'autres États/RSOO/RAIO</li> <li>• Un RASP-AFI actualisé est publié.</li> <li>• Nombre d'États qui partagent les SPI de leur PNS avec le RASG-AFI.</li> <li>• Pourcentage d'initiatives de renforcement de la sécurité achevées par le RASG-AFI en matière de gestion de la sécurité.</li> <li>• Un mécanisme est mis en place pour la collecte et le traitement des données sur les risques de sécurité opérationnelle et les problèmes émergents.</li> </ul>

Cible de sécurité d'Abuja	GASP/ GANP/ ou autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs de performance clés proposés
	<p>Cible 4.3 : D'ici 2025, les États fournissent à leurs RASG respectifs des informations sur les risques de sécurité opérationnelle, notamment les SPI du PNS et les problèmes émergents.</p>		
	<p>Doc 10004 de l'OACI – GASP, édition 2020-2022</p> <p><b>Objectif 5 :</b> Étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux d'échange d'informations sur la sécurité par les prestataires de services.</p> <p>Cible 5.1 : L'industrie maintient une tendance à la hausse de sa contribution aux réseaux d'échange d'informations sur la sécurité avec les États et les régions, afin d'aider à</p>	<p><b>Objectif 5 :</b> Étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux d'échange d'informations sur la sécurité par les fournisseurs de services :</p> <p><b>Cible 5.1 :</b> L'industrie maintient une tendance à la hausse de sa contribution aux réseaux d'échange d'informations sur la sécurité avec les États et les régions, afin d'aider à l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation.</p> <p><b>Cible 5.2 :</b> D'ici 2025, augmenter le nombre de prestataires de services participant aux programmes correspondants d'évaluation de l'industrie, reconnus par l'OACI (par ex., IOSA, ISSA, etc.).</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'États de la région du RASG-AFI faisant état d'une augmentation et d'une amélioration de la fourniture d'informations sur la sécurité par l'industrie pour aider à l'élaboration des NASP et des RASP.</li> <li>• Nombre de RASP-AFI élaborés 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 faciliter la participation à un</li> </ul>

Cible de sécurité d'Abuja	GASP/ GANP/ ou autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs de performance clés proposés
	<p>l'élaboration de plans régionaux et nationaux de sécurité de l'aviation.</p>		<p>réseau d'échange d'informations sur la sécurité.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de fournisseurs de services participant aux programmes d'évaluation correspondants de l'industrie reconnus par l'OACI</li> <li>• Nombre de fournisseurs de services contribuant à un SDCPS ou à un réseau d'échange d'informations sur la sécurité.</li> </ul>
	<p>Doc 10004 de l'OACI – GASP, édition 2023-2025</p> <p><b>Objectif 6 :</b> Veiller à ce que l'infrastructure appropriée soit disponible pour appuyer la sécurité des opérations</p> <p>Cible 6.1 : D'ici 2025, maintenir une tendance à la hausse du</p>	<p><b>Objectif 6 :</b> Tous les États veillent veiller à ce que l'infrastructure appropriée soit disponible pour appuyer la sécurité des opérations.</p> <p><b>Cible 6.1 :</b> D'ici 2025, maintenir une tendance à la hausse du nombre d'États dont les infrastructures de navigation aérienne et d'aérodromes sont conformes aux normes pertinentes de l'OACI..</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre ou pourcentage de carences en matière de navigation aérienne liées aux infrastructures par État, par rapport aux plans régionaux de navigation aérienne.</li> <li>• Nombre ou pourcentage</li> </ul>

Cible de sécurité d'Abuja	GASP/ GANP/ ou autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs de performance clés proposés
	nombre d'États dont les infrastructures de navigation aérienne et d'aérodromes sont conformes aux normes pertinentes de l'OACI		d'États ayant mis en œuvre des PQ relatives aux infrastructures et aux blocs constitutifs de base.
<p><b>4. Les États doivent respecter les calendriers et fournir les ressources pour l'exécution des plans d'action des États/de l'OACI</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ D'ici 2019, tous les États doivent avoir accepté les plans d'action de l'OACI d'ici 2019</li> <li>▪ Respecter les calendriers et fournir les ressources nécessaires à leur exécution.</li> </ul>	Meilleure pratique	<p><b>Objectif 7 :</b> Les États respectent les délais fixés et fournissent les ressources nécessaires à la mise en œuvre des plans d'action de l'OACI/des États.</p> <p><b>Cible 7.1 :</b> D'ici 2023, tous les États ont accepté les plans d'action de l'OACI</p> <p><b>Cible 7.2 :</b> D'ici 2025, tous les États ont respecté les délais fixés et fournissent les ressources nécessaires à la mise mise en œuvre.</p> <p>Motivation : Les États doivent réaffirmer leur engagement à suivre les plans d'action de l'OACI/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 ayant accepté les plans d'action de l'OACI.</li> </ul>
<p><b>5. Les États doivent progressivement améliorer le taux de mise en œuvre effective (EI) dans le cadre de l'USOAP de l'OACI, afin que les États :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dont le score EI est inférieur à 60 % atteignent un score de</li> </ul>	-	Supprimer puisqu'elle est incorporée dans la nouvelle Cible 2.	

Cible de sécurité d'Abuja	GASP/ GANP/ ou autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs de performance clés proposés
<p>60 %, d'ici 2020 ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ dont le score EI se situe entre 60 % et 70 % atteignent un score de 80 %, d'ici 2022 ;</li> <li>▪ dont le score EI est de 70 % atteignent un score de 95 %, d'ici 2028.</li> </ul>			
<p>6. Aux fins de la mise en œuvre du PNS/SGS, tous les États doivent :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ avoir établi un PNS de base remplissant tous les critères préalables ;</li> <li>▪ disposer d'un PNS efficace avec un niveau de maturité approprié ;</li> <li>▪ communiquer des informations sur les risques de sécurité au RASG-AFI, y compris des indicateurs de performance de sécurité (IPS) ;</li> <li>▪ avoir une marge de sécurité positive et un PNS efficace pour participer activement aux</li> </ul>	<p>Doc 10004 de l'OACI — GASP Chapitre 4 (OBJECTIFS, CIBLES ET INDICATEURS DU GASP)</p>	<p>Supprimer cette cible puisqu'elle est incorporée dans la nouvelle Cible 3.</p>	

Cible de sécurité d'Abuja	GASP/ GANP/ ou autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs de performance clés proposés
<p>activités de gestion des risques de sécurité du RASG-AFI (analyse, conception, et mise en œuvre des activités d'atténuation des risques de sécurité.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tous les fournisseurs de services doivent utiliser des IPS mondialement harmonisés dans le cadre de leur SGS.</li> </ul>			
<p>7. Tous les aéroports internationaux doivent être certifiés d'ici 2022,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Au moins un aéroport international doit être certifié dans chaque État, d'ici fin 2020 ;</li> <li>• Tous les exploitants d'aéroport doivent participer au programme de revue des aéroports (APEX) reconnu par l'OACI, d'ici fin 2022 ;</li> <li>• Au moins un aéroport international dans chaque</li> </ul>	<p>GASP de l'OACI ; Conclusion 22/18 de l'APIRG ;</p>	<p><b>Objectif 8</b> : D'ici 2025, certifier tous les aéroports internationaux,  <b>Cible 8.1</b> : D'ici fin 2024, au moins un aéroport international est certifié.  <b>Cible 8.2</b> : Au moins un aéroport international dans chaque État doit mettre en place une équipe de sécurité des pistes (RST) .</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'États ayant certifié au moins un aéroport international</li> <li>• Nombre d'États ayant mis en place une équipe de sécurité des pistes (RST) dans au moins un aéroport international</li> </ul>

Cible de sécurité d'Abuja	GASP/ GANP/ ou autre référence	Texte de l'amendement proposé	Indicateurs de performance clés proposés
État doit créer une équipe de sécurité des pistes (RST), d'ici fin 2020.			
<p><b>8. Demander à toutes les compagnies aériennes africaines d'obtenir la certification IATA de la sécurité de l'exploitation (IOSA) :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Tous les États doivent créer un cadre approprié pour la reconnaissance de l'audit de la sécurité de l'exploitation (IOSA) et l'Évaluation normalisée de la sécurité (ISSA) de l'IATA comme mécanismes de sécurité efficaces ; toutes les compagnies aériennes africaines doivent obtenir la certification IOSA ou ISSA, selon le cas, d'ici fin 2022.</b></li> </ul>	Meilleure pratique	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <b>Cible reflétée dans la Cible 5 ci-dessus.</b></li> </ul>	

Air Navigation (ANS) Target	GASP/ GANP/ Autre référence	Amendement proposé	Indicateurs proposés
<p><b>9. Tous les États doivent créer un organisme SAR efficace et opérationnel :</b></p>	GANP – Cadre des BBB <b>GADS</b> GADS B1/2 COMS B0/2	D'ici fin 2024, la région AFI doit élaborer un Plan SAR de la région AFI. Tous les États doivent mettre en place un	Système SAR amélioré aux niveaux national et régional :

<p><b>Élaboration d'un Plan SAR national d'ici fin 2018 ; Conclusion d'accords/protocoles d'entente SAR avec tous les États voisins, d'ici fin 2018 ; organisation d'exercices SAR multiorganisations et multi-États pour tester les systèmes SAR existants avec la participation du plus grand nombre possible d'unités SAR, d'ici fin 2019 .</b></p>	<p>ASUR B0/1 ASUR B1/1 COMI B0/5 COMI B1/3 COMI B1/2</p>	<p>organisme SAR efficace et opérationnel :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'ici, fin juin 2024, créer un comité national de coordination des recherches et sauvetage.</li> <li>• Élaborer un plan SAR national d'ici fin 2024.</li> <li>• D'ici fin 2025, conclure des accords/protocoles d'entente SAR avec les États voisins ;</li> <li>• D'ici fin 2024, organiser des exercices régionaux SAR combinés multiorganisations et multi-États pour tester les systèmes SAR existants, avec la participation du plus grand nombre possible d'unités SAR.</li> <li>• D'ici fin 2024, établir des liens de coopération avec le GADSS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• % de plans SAR nationaux approuvés</li> <li>• % de lettres d'entente SAR signés entre les États</li> <li>• Nombre d'exercices SAR réalisés</li> <li>• % d'États ayant établi des liens de coopération avec le GADSS</li> </ul> <p><b>Modules</b> GADS GADS B1/2 – Contact directory service COMS B0/2 – ADS-C (FANS) 1/A) pour l'espace aérien non couvert par le radar ASUR B0/1 — Surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) ASUR B1/1 – Réception des signaux ADS-B des aéronefs de l'espace aérien (SB ADS-B) COMI B0/5 — Communications satellitaires (SATCOM) Données de classe C COMI B1/3 – SATCOM Voix et données de Classe B COMI B1/2 – ADS-C approuvé par le PBCS (FANS /A+) pour l'espace aérien non couvert par le radar</p>
<p><b>10. Tous les États doivent opérer la transition de l' AIS vers l' AIM :</b></p>	<p>GANP de l'OACI — Cadre des BBB</p>	<p>Tous les États doivent opérer la transition de l' AIS vers l' AIM : —</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>		<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 au Bloc 0 D-ATM de l'ASBU 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 ASBU pertinents</li> </ul>
<p><b>11. Tous les États doivent mettre en œuvre les procédures PBN pour toutes les pistes aux instruments.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 75 % des pistes aux instruments doivent disposer de procédures PBN d'ici fin 2020 ;</li> <li>• 100 % des pistes aux instruments doivent disposer de procédures PBN d'ici fin 2025.</li> </ul>	<p>GANP – APTA Modules B0/1 et B0/2</p> <p>Améliorer les opérations de départ et d'arrivée</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 doivent disposer de procédures PBN, d'ici fin 2023 ;</li> <li>• 100 % des pistes aux instruments doivent disposer de procédures PBN d'ici fin 2025.</li> </ul>	<p><b>Bloc 0</b></p> <p><b>Procédures d'arrivée et de départ en région de contrôle terminale :</b></p> <p>Le STARS et le SIDS renforcés avec des contraintes d'altitude le long du plan latéral améliorent la gestion de l'ATC, et soutiennent davantage l'efficacité opérationnelle en fournissant des profils verticaux que tous les aéronefs peuvent suivre.</p> <p><b>Procédures d'approche</b></p> <p>Aérodromes basés sur les performances exploitant des dépendances/reliations des minimums :</p> <p>NAVS-B0/3 Systèmes de renforcement embarqués (ABAS) AMET-B0/1 Produits d'observations météorologiques AMET-B0/2 —Les prévisions et les produits d'avertissement météorologique (PBAOM) permettent la mise en œuvre d'approches à guidage vertical dans un plus large éventail d'aérodromes et</p>

			<p>facilite une approche graduelle l'amélioration des capacités d'approche. Les aéronefs de pointe équipés de technologies telles que le système de vision améliorée (EVS) tirent profit des crédits opérationnels pour poursuivre l'exploitation en deçà des minimums normaux.</p> <p>Dépendances/Relations :</p> <p>NAVS-B0/3 Systèmes de renforcement embarqués (ABAS)          AMET-B0/1 Produits d'observations météorologiques          AMET-B0/2 —Produits de prévisions et d'avertissements météorologiques</p>
<p><b>12. Tous les États doivent progressivement réduire le taux d'occurrence des incidents de proximité d'aéronefs (AIRPROX) dans leur espace aérien réglementé d'au moins 50 % à compter de décembre 2017 pour atteindre et maintenir le niveau zéro (0) incident AIRPROX en réduisant du même taux les erreurs dans les facteurs</b></p>	<p>GANP —          ACAS          Modules B1/1          APTA          Modules B0-8          SNET          Modules B0-4 et B1/ 1-2          FRTO B0/1-4          FRTO B1/1-7</p>	<p>Tous les États doivent progressivement réduire le taux d'occurrence des incidents de proximité d'aéronefs (AIRPROX) dans leur espace aérien réglementé d'au moins 50 % à compter de décembre 2017 pour atteindre et maintenir le niveau zéro (0) incident AIRPROX en réduisant du même taux 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> </ul>	<p>Réduction des incidents ATM signalés :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• % de larges écarts de hauteur signalés</li> <li>• % de coordinations insuffisantes signalées</li> <li>• % de mise en œuvre des filets de sécurité dans les rapports sur les systèmes ATM</li> <li>• % d'interruptions de communications signalées</li> <li>• Gestion de l'espace aérien et trajectoires de vol améliorées grâce à la mise en œuvre du module FRTO ; % de mise en œuvre par les États</li> </ul>

<p><b>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 procédure ATC (50 %) ;</b></li> <li>• <b>Communications mobiles (50 %) ;</b></li> <li>• <b>Discipline insuffisante des équipages à bord des aéronefs (50 %)</b></li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Discipline insuffisante des équipages à bord des aéronefs (50 %)</b></li> </ul>	
<p><b>13. Fourniture des services de navigation aérienne sans discontinuité dans la région AFI :</b></p> <p><b>a) Tous les États doivent veiller à ce que des services de navigation aérienne harmonisés soient fournis (séparation des vols, interopérabilité des systèmes CNS/ATM) pour réduire la complexité de l'espace aérien et parvenir à une exploitation sans discontinuité le long des principaux courants de trafic aérien.</b></p> <p><b>b) Harmonisation des différentes initiatives prises par les communautés économiques régionales (CER) et les ANSP dans la région AFI.</b></p>	<p>GANP de l'OACI ; FRTO B0/1-4 FRTO B1/1-7</p> <p>COMS B0/1-2 COMS B1/1-3 COMS B2/1-3</p>	<p>D'ici 2025, fourniture de services de navigation aérienne sans discontinuité dans la région AFI : —</p> <p>a) Décembre 2023 — la CAFAC doit établir le rapport sur les carences des infrastructures ANS en collaboration avec la CUA</p> <p>b) Décembre 2024 — la CAFAC doit avoir élaboré un plan directeur de l'espace aérien sans discontinuité en collaboration avec la CUA et l'OACI</p> <p>c) Décembre 2026 — Tous les États doivent veiller à ce que des services de navigation aérienne harmonisés soient fournis (séparation des vols, interopérabilité des systèmes CNS/ATM) pour réduire la complexité de l'espace aérien et parvenir à une exploitation sans discontinuité le long des principaux courants de trafic aérien.</p> <p>d) Décembre 2026 — Harmonisation des différentes initiatives prises par les communautés</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Plan directeur de l'espace aérien approuvé pour l'Afrique ;</b></li> <li>• <b>Nombre de services de navigation aérienne harmonisés (1 pour chacune des 5 régions géographiques de la CAFAC) ;</b></li> <li>• <b>Nombre d'initiatives des CER et des ANSP aux fins d'harmonisation</b></li> <li>• <b>Mise en œuvre de l'espace aérien avec libre choix de routes (FRA) au niveau régional</b></li> <li>• <b>% de mise en œuvre de l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA) aux niveaux national et international.</b></li> </ul>

		économiques régionales (CER) et les ANSP dans la région AFI	
<p><b>14. Tous les États mettent en œuvre les modules B0 de l'ASBU :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Tous les États ont élaboré un Plan national sur l'ASBU d'ici fin 2018.</b></li> </ul>	GANP, 6 <sup>e</sup> édition ANP AFI, Vol.III	<p>D'ici fin 2024, tous les États élaborent un Plan national pour l'ASBU ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'ici 2025, tous les États doivent mettre en œuvre les modules B0 de l'ASBU.</li> <li>• D'ici, 2028, tous les États doivent mettre en œuvre les modules B1 de l'ASBU.</li> <li>• D'ici 2030, tous les États doivent mettre en œuvre les modules B2 de l'ASBU</li> <li>• D'ici 2036, tous les États doivent mettre en œuvre les modules B3 de l'ASBU.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• % de mise en œuvre du module B0 de l'ASBU ;</li> <li>• % de mise en œuvre du module B1 de l'ASBU ;</li> <li>• % de mise en œuvre du module B2 de l'ASBU ;</li> <li>• % de mise en œuvre du module B3 de l'ASBU.</li> </ul>
<p><b>15. Tous les États élaborent et mettent en œuvre un plan national pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>élaborer un plan national de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici fin 2020 ;</b></li> <li>• <b>Mise en œuvre intégrale du Plan national d'ici 2022.</b></li> </ul>	Annexe 16 — Protection de l'environnement, Volume IV — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)	<p>Tous les États doivent s'efforcer à élaborer et mettre en œuvre un plan national pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• élaborer un plan national de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> d'ici fin 2023 ;</li> <li>• mettre intégralement en œuvre le plan national d'ici 2025.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre de plans nationaux de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ;</li> <li>• Nombre de plans nationaux mis en œuvre intégralement.</li> </ul>

<p><b>16. Tous les États veillent à ce que leurs ANSP participent au Programme africain d'évaluation des ANSP par les pairs en :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>devenant membres du programme et en élaborant un plan d'activités annuel de l'évaluation par les pairs.</b></li> <li>• <b>Élaborer et mettre en œuvre des plans d'actions correctives appropriés afin d'appliquer de manière satisfaisante les recommandations des évaluations par les pairs.</b></li> </ul>	<p>Norme d'excellence en matière de systèmes de gestion de la sécurité [CANSO] ; Guide de la CANSO pour la mise en œuvre du SGS ; Annexe 19 de l'OACI</p>	<p>Tous les États veillent à ce que leurs ANSP participent au Programme africain d'évaluation des ANSP par les pairs en :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'ici 2023, tous les ANSP doivent participer au Programme d'évaluation par les pairs ;</li> <li>• D'ici décembre 2025, tous les ANSP doivent participer avec succès au Programme d'évaluation par les pairs</li> <li>• D'ici 2023, tous les ANSP doivent remplir au moins 60 % des exigences du SGS</li> <li>• D'ici 2025, tous les ANSP doivent remplir au moins 90 % des exigences du SGS</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Nombre d'ANSP participant au Programme d'évaluation par les pairs ;</li> <li>• Nombre d'ANSP ayant participé avec succès au Programme d'évaluation par les pairs ;</li> <li>• % de conformité aux exigences du SGS.</li> </ul>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------