



OBJECTIFS DE SÉCURITÉ RÉVISÉS D'ABUJA ET CADRE DE PERFORMANCE

AVRIL 2024



www.afcac.org



00221338598800



Secretariat@afcac.org



Table des matières

PRÉAMBULE	3
1.0 CONTEXTE	4
2.0 PARTIES PRENANTES	6
3.0 PROCESSUS DE RÉVISION ET D'ALIGNEMENT	7
4.0 CYCLE DE MODIFICATION	8
5.0 OBJECTIFS DE SÉCURITÉ RÉVISÉS D'ABUJA 2024	9
6.0 CADRE DE PERFORMANCE	52
7.0 ANALYSE COMPARATIVE AVEC LES PLANS MONDIAUX ET RÉGIONAUX	53
8.0 RÉSUMÉ DES RÉSULTATS SOUHAITÉS	54
9.0 RÉFÉRENCES	54

PRÉAMBULE

Au cours des années précédant 2012, la sécurité aérienne en Afrique était à un niveau historiquement bas, les taux d'accidents étant très élevés par rapport à la moyenne mondiale et le niveau de mise en œuvre des Normes et Pratiques Recommandées (SARPS) de l'OACI étant également le plus bas du monde. En raison du besoin impérieux d'améliorer en permanence la sécurité aérienne en Afrique, et de la nécessité de trouver d'urgence une résolution immédiate et durable des carences en matière de supervision de la sécurité, des infrastructures et des systèmes des prestataires de services, les Objectifs de Sécurité d'Abuja ont été établis par le biais de la Déclaration Ministérielle sur l'Aviation en Afrique, avec pour objectif leur mise en œuvre au niveau des États. Des mesures immédiates ont dû être prises. Des mesures immédiates devaient être prises pour développer une solution locale aux problèmes auxquels le continent était confronté tout en intégrant l'ensemble du continent, en obtenant le plus haut niveau de volonté politique parmi les États membres africains, d'où l'implication des ministres. Bien qu'aucune approche unique ne puisse produire les résultats souhaités, la Déclaration d'Abuja sur la Sécurité Aérienne en Afrique a établi un engagement de haut niveau pour que tous les États membres africains mettent en œuvre un ensemble d'objectifs définis qui, une fois pleinement mis en œuvre, amélioreront certainement la Sécurité et l'Efficacité de la Navigation Aérienne sur le continent. Ce sont des principes importants qui soutiennent la mise en œuvre du Marché Unique du Transport Aérien Africain (MUTAA) en Afrique. Afin d'éviter les doublons et les conflits avec les Plans Régionaux de Sécurité et de Navigation Aérienne existants, l'alignement et la révision des Objectifs de Sécurité d'Abuja sont régulièrement effectués de manière continue avec les parties prenantes chaque fois que nécessaire. La collaboration est essentielle pour répondre au besoin urgent de mettre en œuvre des stratégies nationales, régionales et continentales en matière de sécurité aérienne sur le continent africain afin de promouvoir le transport aérien comme un mode de transport qui favorise le développement et l'intégration de l'Afrique. Au fil des années, l'expérience acquise dans la mise en œuvre des Objectifs de Sécurité d'Abuja a permis de tirer des leçons utiles, y compris les défis rencontrés, la nécessité d'identifier et d'allouer des ressources, et un engagement plus large des parties prenantes par le biais d'une approche collaborative.



1.0 CONTEXTE

- 1.1. Les objectifs de sécurité d'Abuja (AST) sont des objectifs de sécurité aérienne de haut niveau qui ont été adoptés par les ministres africains responsables de l'aviation à Abuja, au Nigéria, en juillet 2012. Les objectifs de haut niveau ont été établis pour aider les États africains à assurer de manière proactive la sécurité aérienne sur le continent.
- 1.2. Il a ensuite été compris que les AST devaient être révisés sur une base continue pour s'assurer que les tendances mondiales de l'aviation soient intégrées le cas échéant. En conséquence, le Comité technique spécialisé (CTS) de la Commission de l'Union africaine (CUA) sur les infrastructures, les transports, le tourisme et l'énergie, tenu à Lomé, au Togo, du 13 au 17 mars 2017, a approuvé la demande de révision des objectifs de sécurité d'Abuja.
- 1.3. Avec l'adoption de l'édition 2017–2019 du Plan mondial de la sécurité aérienne par le Conseil de l'OACI et les tendances émergentes, en particulier dans le domaine de la navigation aérienne, la Région Afrique-Océan Indien (AFI) a reconnu la nécessité de réviser les objectifs de sécurité d'Abuja en décembre 2017, afin de les aligner sur le GASP de l'OACI et d'intégrer les objectifs de navigation aérienne.
- 1.4. Lors de la réunion combinée des parties prenantes tenue virtuellement du 23 novembre au 2 décembre 2020, l'APIRG/23 et la conclusion 2/07 du RASG-AFI/6 de l'OACI ont identifié la nécessité d'examiner et d'aligner davantage les objectifs de sécurité d'Abuja sur le Plan mondial de sécurité aérienne (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI et ont en outre chargé la CAFAC et l'OACI de diriger le processus d'examen. L'objectif était d'assurer l'harmonisation et d'accélérer la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja en Afrique.
- 1.5. Le processus a commencé en 2022 et les résultats ont été présentés par la CAFAC lors de diverses réunions continentales telles que la semaine de l'aviation de l'AFI, les réunions du Groupe régional de planification et de mise en œuvre de l'AFI (APIRG) et du Groupe régional de la sécurité aérienne - Océan Indien africain (RASG-AFI) et lors de la 4^e session ordinaire de la réunion du Comité technique spécialisé de l'Union africaine sur les transports, les infrastructures transcontinentales et interrégionales et l'énergie (STC-TTIIE) tenue à Zanzibar, en Tanzanie, du 12^{au} 15 septembre 2023. La CAFAC a également été mandatée par le STC-TTIIE pour collaborer avec la CUA, l'OACI et toutes les parties prenantes afin de finaliser le processus de modification des objectifs de sécurité d'Abuja, y compris l'élaboration du cadre de performance associé et d'aligner les objectifs sur le Plan mondial de sécurité aérienne (GASP) de l'OACI, le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), les plans régionaux de sécurité et de navigation aérienne pour les régions MID, EUR et AFI couvrant tous les États membres africains d'ici le 31 mars 2024.



1.6. À la lumière de ce qui précède, et en vue de fournir aux États membres des objectifs actualisés en matière de sécurité aérienne et de navigation aérienne, le processus d'examen et d'alignement des objectifs de sécurité d'Abuja a été mené. Les objectifs révisés sont simples, clairs, mesurables et conformes au GASP de l'OACI, GANP, AFI-RASP 2023-2025, MID-RASP 2023-2025, EUR-Rasp 2023-2025, AFI eANP Vol. I, II et III, MID eANP Vol. I, II et III, EUR eANP Vol. I, II et III et les meilleures pratiques de l'industrie.

1.7. Les objectifs ont été alignés sur les objectifs du 6e Plan mondial pour la sécurité de l'aviation (GASP) comme indiqué ci-dessous :

Réaliser une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle - décembre 2021.

Objectif 1 : Réaliser une réduction continue des risques liés à la sécurité opérationnelle.

Objectif 2 : Tous les États doivent renforcer leurs capacités de surveillance de la sécurité.

Objectif 3 : Tous les États doivent mettre en œuvre des programmes de sécurité de l'État efficaces.

Objectif 4 : Tous les États doivent accroître la collaboration au niveau régional pour améliorer la sécurité.

Objectif 5 : Étendre l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux de partage d'informations sur la sécurité.

Objectif 6 : Se concentrer sur l'infrastructure appropriée nécessaire pour soutenir des opérations sûres.

1.8. Divers groupes de travail d'experts ont commencé à travailler sur le processus d'alignement des AST, y compris l'établissement de son cadre de performance. Afin de mener à bien ce travail, un atelier a été organisé du 23 au 25 janvier 2024 au siège de la CAFAC à Dakar au Sénégal, au cours duquel diverses parties prenantes ont achevé l'examen et l'alignement des AST au besoin.

1.9. Les modifications proposées des AST ont pris en considération les éléments suivants :

- a) Élaboration et révision des Plans Globaux et Régionaux, c'est-à-dire GASP de l'OACI et GANP, AFI-RASP 2023-2025, MID-RASP 2023-2025, EUR-RASP 2023-2025, AFI eANP Vol. I, II et III, MID eANP Vol. I, II et III, EUR eANP Vol. I, II et III ;
- b) Révision des progrès mondiaux réalisés dans l'amélioration de la performance de la sécurité de l'aviation et dans la mise en œuvre des Programmes de Sécurité de l'État/Systèmes de Gestion de la Sécurité (SSP/SMS) ;
- c) Recommandations par le Comité de Pilotage du Plan AFI, RASG-AFI et APIRG, telles que la nécessité d'établir un cadre de performance pour surveiller les progrès de la mise en œuvre des AST dans les États membres ;



- d) Leçons tirées par les États, les régions et l'industrie ; et
- e) Meilleures pratiques de l'industrie.

2.0 PARTIES PRENANTES

2.1 De manière générale, de nombreuses entités impliquées dans le processus d'amélioration de la sécurité aérienne par le biais de l'environnement opérationnel contribuent de manière significative à la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja dans les États membres. Il s'agit notamment de ce qui suit :

- a) **Fournisseurs de services de navigation aérienne** : Les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) sont les organisations chargées de fournir le contrôle de la circulation aérienne (ATC) et d'autres services de navigation aérienne dans un espace aérien ou une région spécifique. Les ANSP gèrent et réglementent le mouvement sûr et efficace des aéronefs, dans les airs et au sol, afin d'assurer la sécurité du transport aérien. Ils supervisent généralement des tâches telles que la gestion du trafic aérien, la communication avec les pilotes, l'assistance à la navigation, la surveillance des mouvements d'aéronefs et la coordination avec d'autres parties prenantes de l'aviation. Les ANSP peuvent être des agences gouvernementales, des entreprises privées ou une combinaison des deux, en fonction de l'État et de son cadre réglementaire.
- b) **Contrôleurs de la circulation aérienne** : les ATC sont responsables de diriger les aéronefs dans l'espace aérien et au sol, les contrôleurs de la circulation aérienne font partie intégrante de la sécurité aérienne. Ils doivent maintenir une communication constante avec les pilotes et fournir des informations en temps opportun pour assurer la sécurité des opérations.
- c) **Pilotes et membres d'équipage des compagnies aériennes** : les pilotes et les membres d'équipage jouent un rôle crucial dans la sécurité des vols. Ils doivent être correctement formés, respecter les procédures de sécurité et signaler rapidement tout problème de sécurité.
- d) **Compagnies aériennes** : les compagnies aériennes ont un intérêt direct dans la sécurité aérienne car elle a un impact direct sur leurs opérations, leur réputation et la confiance des passagers. Ils doivent participer activement aux initiatives de sécurité et respecter les protocoles de sécurité.
- e) **Exploitants d'aéroport** : Ils sont responsables de l'exploitation et de la gestion de l'infrastructure aéroportuaire, y compris de la conformité aux réglementations de sécurité et de l'entretien des installations aéroportuaires.
- f) **Entreprises de maintenance aéronautique** : Les fournisseurs de maintenance sont responsables de s'assurer que les aéronefs et les équipements aéronautiques sont correctement entretenus et en bon état de navigabilité ou de sécurité. Ils doivent se conformer aux réglementations d'entretien et répondre rapidement à tout problème de sécurité.
- g) **Services d'intervention et de secours d'urgence** : Il s'agit notamment des services d'incendie, des services médicaux et d'autres intervenants d'urgence en poste à l'aéroport. Ils jouent un rôle essentiel dans l'atténuation de l'impact des accidents et incidents aériens.

- h) **Communauté locale et résidents** : les communautés environnantes des aéroports sont touchées par les activités aériennes et ont un intérêt dans la sécurité. Ils peuvent être affectés par la pollution sonore, la qualité de l'air et le risque d'accidents. S'engager avec les résidents locaux et répondre à leurs préoccupations est essentiel pour maintenir la sécurité et les relations communautaires.
- i) **Fabricants d'équipements d'origine** : Les entreprises qui fabriquent des aéronefs, des pièces d'aéronef et des équipements d'aviation ont la responsabilité de produire des produits fiables et sûrs. Ils doivent respecter des mesures strictes de contrôle de la qualité et collaborer avec les autorités réglementaires pour résoudre tout problème de sécurité.
- j) **Passagers** : Les passagers sont également des acteurs de la sécurité aérienne. Ils s'appuient sur les compagnies aériennes et les autorités réglementaires pour assurer leur sécurité pendant les voyages aériens. Ils peuvent contribuer à la sécurité en suivant les instructions de l'équipage et en signalant tout problème de sécurité.
- k) **Régulateurs** : les autorités de l'aviation civile sont les régulateurs responsables de la surveillance de la réglementation aérienne, de la mise en œuvre des politiques de sécurité, de la conformité aux normes internationales, de la surveillance de la sécurité aérienne, y compris l'établissement de normes de sécurité, la conduite d'inspections et la délivrance de licences/certificats/approbations et autorisations aux prestataires de services et aux opérateurs.

2.2 En plus de ce qui précède, les principales parties prenantes impliquées dans la mise en œuvre et le suivi des objectifs de sécurité d'Abuja sont les suivantes :

1. États membres (y compris les entités étatiques telles que les CAA, les agences d'enquête sur les accidents, etc.)
2. CUA
3. CAFAC
4. OACI
5. IATA
6. ACI Africa statistics
7. CansoCity in Nova Scotia Canada
8. AFRAA
9. RSOO /
10. RAIO
11. Communautés économiques régionales
12. Les partenaires au développement, telle que
13. Institutions financières telles que la Bad.

3.0 PROCESSUS D'EXAMEN ET D'ALIGNEMENT

3.1 *Examen de la politique et lancement du processus d'alignement* : Tout amendement à la politique de la CAFAC (y compris les objectifs de sécurité d'Abuja) est déclenché par la plénière de la CAFAC. La 33^e session plénière de la CAFAC a déclenché une exigence pour l'alignement des objectifs de sécurité d'Abuja sur le Plan mondial de sécurité aérienne (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI.



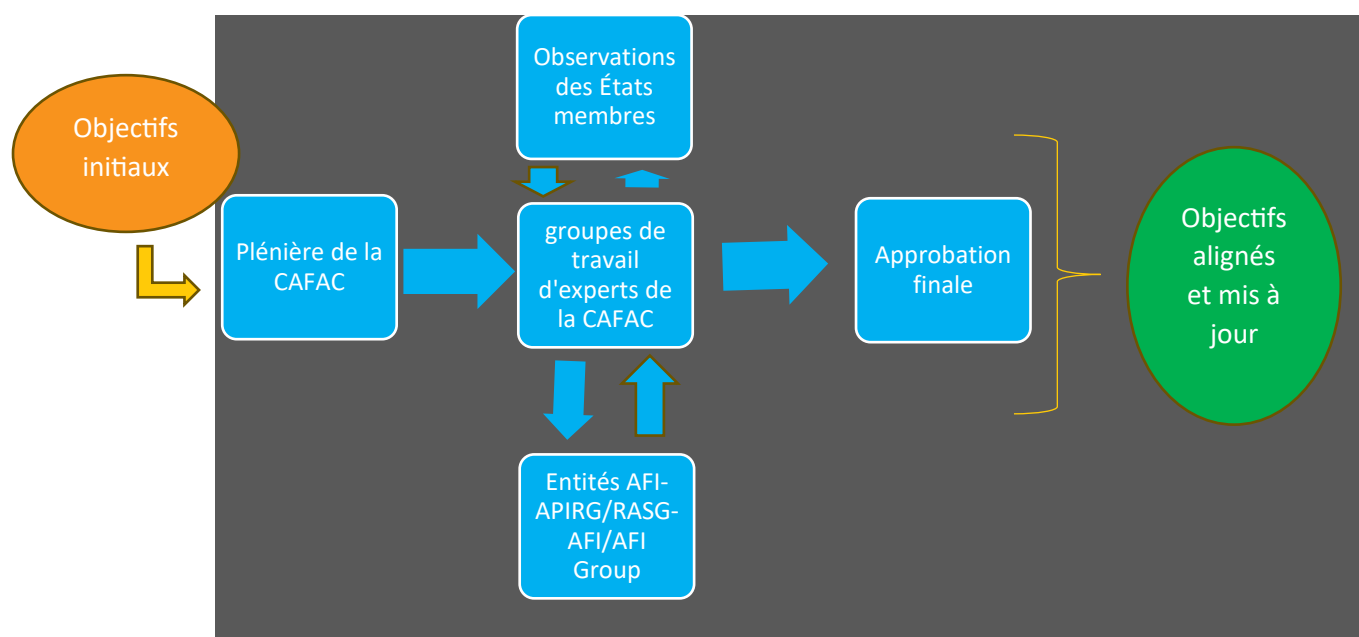
3.2 *Rédaction de la politique* : Le secrétariat de la CAFAC travaille avec des experts techniques de l'OACI et des États à la rédaction du texte initial de la politique pour examen par les parties prenantes.

3.3 *Processus de consultation des parties prenantes* : les modifications proposées aux objectifs de sécurité d'Abuja et l'alignement sur les plans de sécurité et de navigation aérienne mondiaux et régionaux sont présentés aux parties prenantes pour examen et contributions menant à l'élaboration des objectifs de sécurité d'Abuja révisés.

3.4 *Atelier de validation* : Un atelier de validation pour toutes les parties prenantes est organisé pour fournir des mises à jour et le contenu des objectifs de sécurité révisés d'Abuja. Il offre également une occasion de sensibilisation et de sensibilisation aux résultats du processus de consultation des parties prenantes.

3.5 *Approbation finale et adoption* : la CUA coordonne l'approbation finale et l'adoption des AST par les ministres par l'intermédiaire du Comité technique spécialisé de l'Union africaine sur les transports, les infrastructures transcontinentales et interrégionales et l'énergie (STC-TTIE).

4.0 CYCLE DE MODIFICATION



Cycle d'amendement typique pour les objectifs de sécurité d'Abuja

5.0 OBJECTIFS DE SÉCURITÉ RÉVISÉS D'ABUJA 2024

Les objectifs de sécurité révisés d'Abuja comprennent 15 objectifs généraux, comme indiqué dans le tableau ci-dessous :



Objectifs de sécurité révisés d'Abuja 2024

AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
Réaliser une réduction continue des risques de sécurité opérationnelle - décembre 2021.						
1	1.1 Les États doivent maintenir une tendance à la baisse du taux d'accidents et d'incidents graves.	KPI 01 Taux/Nombre d'accidents ou d'incidents graves impliquant des opérations commerciales avec des avions de masse maximale supérieure à 5700 kg en Afrique. KPI 02 Taux/Nombre d'accidents ou d'incidents graves impliquant des opérations commerciales avec des avions de masse maximale supérieure à 5700 kg et survenant en Afrique par million de départs (taux d'accidents). KPI 03 Taux/Nombre d'accidents ou d'incidents graves impliquant des opérations commerciales avec des hélicoptères de masse	1. Caractéristiques physiques inadéquates, y compris des déficiences telles que l'état de la surface des pistes. – États. 2. Aides visuelle d'aérodrome inadéquate 3. Mauvais régimes et pratiques d'entretien, y compris un étalonnage insuffisant des aides à la navigation. 4. Procédures de contrôle des mouvements au sol et opérationnels inadéquates. 5. Manque de programmes et d'équipes de sécurité sur les pistes dans les aéroports. 6. Capacité technique limitée au sein des États pour traiter les catégories d'événements à haut	1. Soutenir la conformité aux exigences relatives aux caractéristiques physiques contenues dans l'annexe 14 de l'OACI. 2. Réaménager ou moderniser les installations et les infrastructures de l'aérodrome si nécessaire. 3. Mettre en œuvre le format de rapport mondial (GRF) de l'OACI. 4. Établir et mettre en œuvre un programme robuste de maintenance des aéroports et des installations de navigation aérienne. 5. Soutenir la mise en place et le maintien d'équipes de sécurité sur piste aux États-Unis	1. Moyens financiers pour 2. Ressources financières consacrées au renforcement des capacités 3. Instructeurs qualifiés dans tous les R-HRC identifiés	1. OACI 2. CAFAC 3. AATO; 4. Régulateurs 5. Prestataires de services 6. Opérateur 7. États 8. RSOO / 9. RAIO 10. IATA 11. CansoCity in Nova Scotia Canada 12. ACI Africa statistics 13. AFRAA 14. BAD 15. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		maximale supérieure à 3175 kg en Afrique. KPI 4 Taux/Nombre d'accidents ou d'incidents graves impliquant des opérations commerciales avec des hélicoptères de masse maximale supérieure à 3175 kg et survenant en Afrique pour mille départs (taux d'accidents) KPI 05 Taux/Nombre d'accidents ou d'incidents graves impliquant des opérations commerciales avec des systèmes d'aéronefs sans pilote en Afrique. KPI 6 Nombre d'accidents ou d'incidents graves survenus à des aéronefs en Afrique liés à des catégories à haut risque (HRC). KPI 7 Pourcentage d'accidents ou d'incidents graves survenus en Afrique à des aéronefs	risque, c'est-à-dire les excursions et les incursions sur piste. 7. Ressources insuffisantes pour former les professionnels de l'aviation dans toutes les catégories à haut risque identifiées. 8. Mise en place ou mise en œuvre inadéquate d'un système de signalement des accidents et incidents d'aéronefs au sein de l'État. 9. Législation, réglementation et procédures connexes inadéquates pour les RPAS/UAS. 10. Manque de culture de la sécurité et de culture du signalement. 11. Manque de personnel technique qualifié et expérimenté. 12. Manque d'outils de collecte et d'analyse des données de sécurité.	dans tous les aéroports internationaux. (Équipes RST Go). 6. Fournir une formation pour aborder les catégories d'événements à haut risque, par exemple la formation sur la prévention et la récupération des perturbations (UPRT), les excursions et les incursions sur piste. 7. Obtenir un financement pour soutenir la formation, c'est-à-dire l'UPRT, la mise en œuvre des RST. 8. Mettre en place un système de signalement des accidents et incidents d'aéronefs. 9. Mettre en place un cadre réglementaire 10. Élaborer et mettre en œuvre des documents et des procédures d'orientation technique appropriés, c'est-à-dire des procédures de contrôle des		



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		liés à des catégories à haut risque (HRC). (Taux/Nombre d'accidents & incidents graves attribués à chaque HRC doit être collecté). KPI 08 Taux/Nombre de pertes d'occurrences de séparation (inclure MAC, GCOL, RI-VAP, etc.).	13. Informations insuffisantes sur les occurrences et absence de mécanismes efficaces pour le signalement périodique.	mouvements opérationnels et terrestres. 11. Mettre en œuvre des meilleures pratiques de l'industrie sur le système de signalement des accidents et des incidents d'aéronefs. 12. Etablir un système complet de signalement des événements de sécurité. 13. Établir et mettre en œuvre de programmes de sécurité d'État et de systèmes de gestion de la sécurité conformément à l'annexe 19 de l'OACI. 14. Etablir et maintenir une agence d'enquête indépendante et fonctionnelle sur les accidents et les incidents d'aéronefs dotée de ressources humaines et financières adéquates. 15. Établir et mettre en œuvre une stratégie de communication efficace		



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
				associée à un système de signalement d'événements, une culture juste. 16. Disposer de l'infrastructure et se conformer à toutes les pratiques et procédures relatives à l'exploitation des pistes. 17. Veiller à ce que le contenu du matériel de formation pour les pilotes, les contrôleurs de la circulation aérienne, les opérateurs d'UAS et le personnel des opérations au sol comprenne des mesures de prévention et de sensibilisation aux incursions sur piste. 18. Organiser des réunions annuelles d'examen des questions de sécurité (SIRM) dans le cadre du Programme collaboratif d'amélioration de la sécurité aérienne (CASIP). 19. Établir un programme d'équipe de sécurité des pistes actif pour la		



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
				région, avec une activité de mission prioritaire annuelle définie et établir une supervision de l'équipe de sécurité RWY dans le cadre du programme de sécurité de l'État. 20. Mettre en œuvre un ensemble de plans détaillés de mise en œuvre des excursions/incursions sur piste (RE/RI DIP) pour le continent. 21. Promouvoir le signalement des incidents par les compagnies aériennes grâce à un système de signalement mondialement reconnu tel que le Global Aviation Data Management (GADM). 22. Établir et maintenir un système efficace de signalement des accidents/incidents avec un système adéquat de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS).		



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	1.2 Tous les États doivent atteindre et maintenir un niveau de réduction continue des occurrences de perte de séparation d'au moins 50 %.	KPI 01 Nombre de rapports de déviation de grande hauteur. KPI 02 Nombre de rapports de défaillance de coordination. KPI 03 Nombre d'occurrences de fonctionnement en dessous des filets de sécurité dans les systèmes ATM. KPI 04 Nombre de rapports d'échec de communication, (% de courage VHF et % d'amélioration démontrable de la communication mobile). KPI 05 Nombre de réorganisations de l'espace aérien mises en œuvre pour atténuer les points chauds identifiés (TCA), le cas échéant. KPI 06	1. Manque de formation récurrente et de contrôle de compétence du personnel de l'ATC. 2. Procédures de coordination inadéquates entre les unités ATS au niveau de l'État et entre les États voisins. 3. Non-respect de la procédure établie. 4. Non-respect des exigences de l'espace aérien RVSM par les aéronefs approuvés/non approuvés 5. Utilisation inadéquate du contrôle procédural dans certains États (interopérabilité et procédure harmonisée). 6. Systèmes de communication inadéquats (sol à sol et sol à air. 7. Les États membres se trouvent à différents niveaux de mise en œuvre des SARP de l'OACI et de	1. - Renforcement des capacités des intervenants par les formations ; 2. Établir des exigences obligatoires pour les rapports de perte de séparation. 3. Établir une Lettre d'accord avec les États voisins et mettre en œuvre les procédures convenues. 4. Opérationnaliser le système de rapport sur la perte de séparation aux niveaux régional et national. 5. Moderniser l'infrastructure CNS/ATM (SSR/ADS-B). 6. Établir une liaison efficace entre les ANSP et le service des opérations aériennes sur l'approbation RVSM et PBN. 7. Assurer une coordination efficace pour remédier à la non-	1. Disposer de ressources financières pour faciliter le développement /la mise à niveau du personnel et des infrastructures. 2. Sessions de formation pour aider les États à réduire les taux AIRPROX dans le but d'avoir un taux nul. 3. Ressources financières pour les CAA et les ANSP afin de permettre la mise à niveau des systèmes CNS/ATM.	1. CAFAC 2. OACI 3. RSOO / 4. RAIO 5. États 6. RSOO / 7. RAIO 8. CansoCity in Nova Scotia Canada 9. IATA 10. AFRAA 11. ACI Africa statistics 12. Industrie 13. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		Nombre d'États où la procédure de diffusion en vol (IFBP) est requise. KPI 07 % d'amélioration de la zone de couverture de l'IFBP.	développement des infrastructures. 8. Certaines unités ATS de l'État ne sont pas bien équipées conformément aux SARP. 9. Certains États ne disposent pas de ressources humaines suffisamment qualifiées dans des domaines tels que PANS OPS, Airspace Design. 10. Absence de plans nationaux de navigation aérienne (PNNA), de plans nationaux de mise en œuvre du PBN. 11. Absence d'inclusion des PNNA dans les plans nationaux de développement pour la mobilisation des ressources, la hiérarchisation et la planification. 12. Absence de mise en œuvre de la SSP/SMS dans certains États. 13. Liaison inefficace entre les ANSP et le service	conformité des exploitants d'aéronefs par le biais d'un engagement avec l'IATA, les bureaux régionaux de l'OACI et l'AFRAA. 8. Élaborer et mettre en œuvre des promotions de sécurité pour prévenir les violations de l'espace aérien et réduire le risque de collision en plein air, y compris la sensibilisation à la complexité de l'espace aérien et à l'utilisation de la technologie. 9. Développer un moyen adéquat pour entreprendre une couverture complète des communications mobiles et entreprendre un examen pour identifier la base de référence pour la procédure de diffusion en vol (IFBP) et mettre en œuvre des mesures d'amélioration basées sur les résultats.		



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
			des opérations aériennes sur l'approbation RVSM et PBN.			
Objectif 2 : Renforcer la capacité de surveillance de la sécurité de l'État						
# 2	2.1 Tous les États établissent et renforcent des autorités autonomes de l'aviation civile dotées d'une surveillance réglementaire indépendante, de sources durables de financement et de ressources pour assurer une surveillance et une réglementation efficaces de la sécurité de l'industrie de l'aviation d'ici 2027.	KPI 01 La CAA est établie en tant qu'organisme de réglementation indépendant par la loi, distinct des ministères ou des ministères. KPI 02 La CAA dispose de son propre budget, financé par des redevances, des redevances ou des taxes perçues sur les activités aériennes, plutôt que par des crédits gouvernementaux. KPI 03 Cadre réglementaire existant prévoyant une autonomie financière et fonctionnelle. KPI 04	1. Cadre réglementaire inadéquat pour établir une AAC indépendante. 2. Manque de ressources financières et humaines pour soutenir une AAC indépendante. 3. Réticence à déléguer les fonctions de surveillance de la sécurité. 4. Réticence à rejoindre les mécanismes régionaux tels que les RSOO et les RAIO. 5. Manque de soutien du gouvernement aux fonctions et responsabilités de sécurité aérienne et de surveillance de la sécurité de l'État.	1. Soutenir par le biais des RSOO et des RAIO. 2. Prioriser l'aviation civile par le biais de plans directeurs nationaux, développement et mise en œuvre de NASP. 3. Mener des campagnes de sensibilisation de haut niveau. 4. Développer un cadre réglementaire solide pour soutenir la mise en place d'une AAC indépendante. 5. Faire une séparation fonctionnelle claire entre le régulateur et les entités réglementées.	1. Financement durable 2. Collaboration régionale 3. Appui politique 4. Recrutement de personnel technique suffisant	1. États 2. OACI 3. RSOO / 4. RAIO 5. CAFAC 6. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		La CAA a le pouvoir d'appliquer les réglementations, d'établir des normes de sécurité, de faire respecter la conformité et d'imposer des sanctions administratives de manière indépendante. KPI 05 Nombre d'États avec une séparation claire entre l'organisme de réglementation et le fournisseur de services. KPI 06 Pourcentage du budget disponible sur le budget requis pour exécuter efficacement toutes les fonctions de surveillance de la sécurité. KPI 07 Pourcentage de personnel disponible par rapport à ce qui est nécessaire pour remplir toutes les fonctions de surveillance de la sécurité. KPI 08				



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		La CAA fonctionne avec un conseil ou une commission composée d'experts indépendants de l'industrie aéronautique, du gouvernement et d'autres parties prenantes concernées. KPI La CAA fonctionne de manière transparente, avec des processus clairs pour la prise de décision, des rapports réguliers, des audits, des consultations publiques sur les évaluations de performance et l'engagement des parties prenantes.				
	2.2 : Tous les États doivent améliorer leur taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) du système de surveillance de la sécurité de l'État (en mettant l'accent sur les QP prioritaires) comme suit :	KPI 01 Amélioration du taux d'EI selon les délais : a) Nombre d'États ayant atteint 75 % d'IE d'ici 2024 b) Nombre d'États ayant atteint 85 % d'IE d'ici 2026	1. Cadre réglementaire 2. Financement inadéquat 3. Personnel qualifié et formé 4. Manque de matériel et de procédures d'orientation technique. 5. Formation inadéquate des NCMC.	1. Adopter un cadre réglementaire harmonisé/commun. 2. Mettre en place des modèles de financement durable. 3. Lancer des initiatives de renforcement des capacités, y compris la formation en cours d'emploi	1. Financement adéquat. 2. Collaboration régionale 3. Règlement type et documents d'orientation technique.	1. OACI 2. RSOO / 3. RAIO 4. CAFAC 5. Industrie 6. États 7. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	a) d'ici 2024 – taux d'EI de 75 % ; b) d'ici 2026 – taux d'EI de 85 % ; et c) d'ici 2030 – taux d'EI de 95 %.	c) Nombre d'États ayant atteint 95 % d'IE d'ici 2030 KPI 02 Pourcentage de PLAFONDS réalisés dans l'État (en utilisant l'USOAP CMA OLF de l'OACI). KPI 03 Pourcentage de mise en œuvre des PQ prioritaires KPI 04 Nombre de SSC potentiels évités avant leur publication suite à une activité USOAP CMA. KPI 05 Nombre de SSC résolus par État.		4. Harmoniser les politiques et procédures régionales. 5. Partager des experts, par exemple le programme AFI CIS		
	2.3 Tous les États établissent et renforcent des organisations/un ités indépendantes	KPI 01 Établissement d'une organisation indépendante d'enquête sur les accidents et incidents d'aéronefs KPI 02	1. Cadre réglementaire institutionnel AAID inadéquat. 2. Manque de ressources financières pour soutenir la mise en	1. Apporter un appui à travers les RSOO et les RAIO 2. Prioriser l'aviation civile à travers les plans directeurs nationaux et le développement et la	1. Financement adéquat. 2. Régional Mécanismes de collaboration.	1. États 2. OACI 3. RAIO 4. CAFAC 5. IATA 6. AFRAA 7. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	d'enquête sur les accidents et les incidents d'aéronefs dotées de sources durables de financement et de ressources pour mener des enquêtes sur les accidents d'aéronefs et les incidents graves d'ici 2028.	Nombre d'États dotés d'organismes indépendants d'enquête sur les accidents et les incidents d'aéronefs KPI 03 Cadre réglementaire existant prévoyant une autonomie financière et fonctionnelle. KPI 04 Séparation claire entre les fonctions de régulation et d'enquête sur les accidents. KPI 05 Pourcentage du budget disponible sur le budget requis pour mener à bien les fonctions d'enquête. KPI 06 Niveau de personnel disponible par rapport à la demande pour remplir les fonctions d'enquête. KPI 07 Nombre d'États fournissant des rapports d'enquête sur	place et l'administration d'AAID indépendants. 3. Manque de ressources humaines - personnel qualifié et formé pour soutenir les AAID. 4. Réticence à rejoindre les mécanismes régionaux tels que les RSOO et les RAIO.	mise en œuvre des NASP.	3. Règlement type et documents d'orientation technique.	



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		les accidents et les incidents graves à l'OACI par date cible conformément à l'annexe 13 de l'OACI.				
	2.4 Tous les États établissent et renforcent les départements/ unités pertinents, par exemple les entités de réglementation de la météorologie, des matières radioactives, les autorités de communication des États qui soutiennent les fonctions de sûreté de l'État avec des sources durables de financement et de ressources pour s'acquitter de leurs fonctions respectives.	KPI 01 Niveau de délégation ou protocoles d'accord existants pour soutenir les fonctions de surveillance de la sécurité pertinentes. KPI 02 Niveau de personnel disponible par rapport à la demande pour remplir les fonctions requises. KPI 03 Mise en place d'un cadre réglementaire pour le soutien institutionnel.	1. Cadre institutionnel et réglementaire. 2. Manque de ressources financières pour soutenir la mise en place des départements/ unités concernés. 3. Manque de ressources humaines - personnel qualifié et formé pour soutenir les fonctions de surveillance de la sécurité appropriées. 4. Réticence à déléguer aux mécanismes régionaux tels que les RSOO et les RAIO.	1. Apporter un appui par le biais des RSOO et des RAIO. 2. Prioriser l'aviation civile à travers les plans directeurs nationaux et le développement et la mise en œuvre des NASP.	1. Financement adéquat. 2. Collaboration régionale 3. Règlement type et documents d'orientation technique.	1. États 2. OACI 3. RSOO / 4. RAIO 5. CAFAC 6. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
Objectif 3 : Tous les États doivent mettre en œuvre un programme de sécurité de l'État (SSP) efficace						
# 3	3.1 Tous les États doivent mettre en œuvre la fondation d'un PPU d'ici le 31 décembre 2024.	KPI 01 Pourcentage de mise en œuvre de la fondation d'un SSP par un État. KPI 02 Pourcentage des CAP requises liées aux PQ de la fondation SSP soumis par l'État (en utilisant OLF)	1. Absence de cadre législatif facile à utiliser pour établir la mise en œuvre de la PPU et du SGS. 2. Manque de formation pour les prestataires de services et les régulateurs. 3. Ressources financières et personnel qualifié insuffisants.	1. Aider les États membres à élaborer un cadre législatif. 2. Renforcer les capacités du personnel des prestataires de services et des organismes de réglementation. 3. Investir dans des initiatives de formation pour améliorer les compétences des auditeurs et des professionnels de la sécurité à travers des ateliers, des séminaires et des cours spécialisés ciblant les méthodologies de mise en œuvre de la PSS. 4. Favoriser la collaboration et le partage des ressources entre les États en promouvant les partenariats régionaux ou internationaux.	1. Ressources financières pour soutenir une assistance technique et une formation ciblées. 2. Partenariats/ financement pour mettre en œuvre le mécanisme d'évaluation par les pairs du PSS.	1. CAFAC 2. OACI 3. RSOO / 4. RAIO 5. États 6. Autres

AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	3.2 Tous les États doivent publier un plan national de sécurité aérienne (PNSA) d'ici le 31 décembre 2024.	KPI 01 Nombre d'États ayant publié des NASP.	1. Manque de sensibilisation et d'appréciation de l'importance du NASP	1. Dérouler la formation sur la mise en place et le développement du NASP. 2. Soutenir les RSOO et favoriser la collaborer entre les États dans le développement des NASP.	1. Ressources financières nécessaires à la formation. 2. Développement et mise en œuvre. 3. Experts en sécurité pour les missions d'assistance technique.	1. CAFAC 2. OACI 3. RSOO / 4. RAIO 5. États 6. Autres
	3.3 Tous les États doivent œuvrer en faveur d'un SSP efficace comme suit : A) d'ici 2025 – Présent ¹ B) d'ici 2028 – Présent et efficace.	KPI 01 Nombre d'États ayant un SSP présent (utilisant iSTARS) KPI 02 Nombre d'États ayant un SSP présent et efficace utilisant les SSP-PQ de l'OLF. KPI 03 Nombre d'États qui exigent que les prestataires de services concernés sous leur autorité mettent en œuvre un SMS.	1. Absence de mise en œuvre des feuilles de route convenues SSP/SMS pour les États. 2. Les États n'ont pas nommé de coordinateurs SSP dédiés. 3. Formation inadéquate sur la mise en œuvre du pas.	1. Obtenir l'engagement des États membres à mettre en œuvre la PPU/SGS par le biais de stratégies de gestion du changement. 2. Sensibilisation et faire prendre conscience des exigences du SSP pour la haute direction. 3. Mettre en œuvre l'initiative du mécanisme d'examen par les pairs du SSP. 4. Fournir une assistance technique aux États	1. Obtenir des ressources financières pour faire face aux risques de sécurité. 2. Partenariats/ financement pour mener des formations SSP.	1. CAFAC 2. OACI 3. RSOO / 4. RAIO 5. États 6. Autres

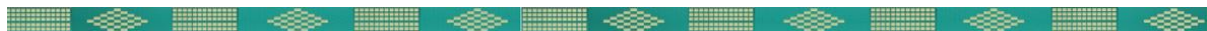
¹ Les termes « présent » et « présent et efficace » sont basés sur les niveaux de maturité établis dans l'évaluation de la mise en œuvre de la SSP de l'OACI (SSPIA).



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		KPI 4 Niveaux de mise en œuvre iSTARS SSP.				
Objectifs no 4. Tous les États doivent accroître la collaboration au niveau régional						
# 4	4.1 Les États qui ne s'attendent pas à atteindre les objectifs 2 et 3 d'ici décembre 2025, à demander de l'aide pour renforcer leurs capacités de surveillance de la sécurité.	KPI 01 Nombre d'États ayant reçu des activités d'assistance d'autres États/RSOO/ RAIO.	1. Manque de ressources (financières/humaines) pour soutenir les programmes d'assistance structurée aux États membres. 2. Limites organisationnelles pour reconnaître et utiliser les programmes d'aide régionaux.	1. Établir un pool de ressources dans les régions pour fournir une assistance technique aux États membres. 2. Établir des programmes structurés pour soutenir les États membres en fonction de leurs besoins. 3. Encourager les États à partager les ressources, y compris le personnel, la technologie et l'expertise, pour faire face collectivement aux risques émergents. 4. Encourager les États à rejoindre les RSOO et les RAIO.	1. Mise en commun des ressources financières et humaines pour fournir un appui aux États Membres ; 2. Mise en place de programmes et de projets régionaux pour soutenir les États ciblés.	1. CAFAC 2. RSOO / 3. RAIO 4. OACI 5. États 6. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	4.2 D'ici la fin de 2025, publier un plan régional de sécurité aérienne mis à jour pour le RASG-AFI (AFI-RASP), le RASG-MID (MID-RASP), l'EUR-RASG (EUR-RASP) et conforme à la dernière édition de GASP.	KPI 01 Une mise à jour AFI-RASP/ EUR RASP/ MID RASP a été publiée. KPI 02 Nombre d'États qui partagent leurs SPI SSP avec le RASG-AFI/ EUR-RASG/ MID RASG. KPI 03 Pourcentage d'initiatives d'amélioration de la sécurité menées à bien par la région RASG-AFI/EUR-RASG/ MID RASG sur la gestion des risques pour la sécurité. KPI 04 Un mécanisme de collecte et de traitement des données sur les risques opérationnels pour la sécurité et les problèmes émergents mis en place par la région RASG-AFI / EUR-RASG/ MID RASG. KPI 05	1. Manque d'engagement à mettre en œuvre des programmes régionaux structurés. 2. Absence d'un système régional de collecte et de traitement des données de sécurité.	1. Obtenir l'engagement des États membres à adopter les programmes de soutien régionaux disponibles offerts par des entités régionales telles que les RSOO. 2. Elaborer et mise en place d'un portail régional de données de sécurité. 3. Augmenter la présence du Global Aviation Data Management (GADM) à travers le continent par les compagnies aériennes.	1. Des protocoles d'accord signés entre les États bénéficiaires et les fournisseurs d'assistance technique pour garantir la mise en œuvre par toutes les parties. 2. Partenariats/financement pour le développement d'un portail régional de données de sécurité.	1. CAFAC 2. RSOO / 3. RAIO 4. OACI 5. États 6. IATA 7. AFRAA 8. Industrie 9. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		Nombre de compagnies aériennes rejoignant le programme Global Aviation Data Management (GADM) et fournissant des données.				
Objectif 5 : Élargir l'utilisation des programmes de l'industrie et des réseaux de partage d'informations sur la sécurité par les fournisseurs de services						
# 5	5.1 Maintenir une tendance à la hausse de la contribution de l'industrie dans les réseaux de partage d'informations de sécurité aux États et aux régions pour aider au développement des NASP et des RASP.	KPI 01 Nombre d'États de la région (AFI/MID/EUR) signalant une augmentation et une amélioration de la fourniture d'informations de sécurité par l'industrie pour aider au développement de NASP et de Rasp applicables. KPI 02 Rasp applicable (AFI/MID/EUR) développé en concertation avec l'industrie. KPI 03 Nombre de compagnies aériennes rejoignant le programme Global Aviation Data Management	1. Lenteur du rythme de la collecte des données de sécurité et de la mise en œuvre des conclusions RASG/SEI RASP/actions et outils de sécurité pour atténuer les risques de sécurité identifiés et les lacunes de sécurité ; 2. Lenteur du développement et de la mise en œuvre des NASP	1. Établir et promouvoir des systèmes de collecte de données de sécurité aux niveaux national et régional ; 2. Encourager les enregistrements IOSA et ISAGO de l'IATA par la promotion de la sécurité 3. Soutenir la mise en œuvre du programme d'évaluation par les pairs ACI Airport Excellence (APEX) et CANSO ANSP	1. Ressources financières pour l'acquisition de systèmes normalisés de collecte de données de sécurité. 2. Ressources financières et humaines pour soutenir les programmes de l'industrie. 3. Augmenter l'empreinte de GADM à travers le continent par les compagnies aériennes	1. CAFAC 2. IATA 3. AFRAA 4. CansoCity in Nova Scotia Canada 5. RASG-AFI 6. RASG-MID 7. RASG-EUR 8. États 9. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		(GADM) et fournissant des données.				
	5.2 Augmenter le nombre de prestataires de services participant aux programmes d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OACI (par exemple IOSA, AISS, ISAGO, etc.)	KPI 01 États ayant mis en place des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) pour faciliter la participation à un réseau de partage des informations de sécurité. KPI 02 Nombre de prestataires de services participant aux programmes d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OACI correspondants. KPI 03 Nombre de prestataires contribuant à un système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) ou à un réseau de partage d'informations de sécurité.	1. Manque d'engagement à faire respecter les exigences pour que les fournisseurs de services participent aux programmes d'évaluation de l'industrie. 2. Programmes d'évaluation de l'industrie extrêmement coûteux.	1. Établir et mettre en œuvre des instruments d'application pour engager les États et les prestataires de services à participer aux programmes de l'industrie. 2. Promouvoir le concept de recouvrement des coûts pour tous les programmes d'évaluation de l'industrie.	1. Instruments d'application pour engager les États et les fournisseurs de services à participer aux programmes de l'industrie.	1. CAFAC 2. IATA 3. AFRAA 4. CansoCity in Nova Scotia Canada 5. RASG-AFI 6. RASG-MID 7. RASG-EUR 8. États 9. Autres
	5.3 Les compagnies aériennes africaines éligibles à	KPI 01 États ayant mis en place des systèmes de collecte et de traitement des données	1. Manque d'engagement à faire respecter les exigences pour que les compagnies aériennes participent aux	1. Établir et mettre en œuvre des instruments d'application pour engager les États et les compagnies	1. Instruments d'application pour engager les États et les compagnies aériennes à participer	1. CAFAC 2. IATA 3. AFRAA



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	atteindre des normes acceptables en matière de sécurité opérationnelle grâce au programme IOSA/AISS reconnu mondialement par l'industrie, et à maintenir l'enregistrement récurrent.	de sécurité (SDCPS) pour faciliter la participation à un réseau de partage des informations de sécurité. KPI 02 Nombre de compagnies aériennes africaines participant aux programmes d'évaluation de l'industrie reconnus par l'OACI correspondants. KPI 03 Nombre de compagnies aériennes africaines contribuant à un système de collecte et de traitement des données de sécurité (SDCPS) ou à un réseau de partage d'informations sur la sécurité.	programmes d'évaluation de l'industrie. 2. Programmes d'évaluation de l'industrie d'un coût prohibitif	aériennes à participer aux programmes de l'industrie. 2. Promouvoir le concept de recouvrement des coûts pour tous les programmes d'évaluation de l'industrie	aux programmes de l'industrie.	4. CansoCity in Nova Scotia Canada 5. RASG-AFI 6. RASG-MID 7. RASG-EUR 8. États 9. Autres
	5.4 Fournisseurs de services d'assistance en escale (GSP) éligibles pour atteindre et maintenir des normes acceptables en matière de sécurité	KPI 01 Nombre de PSG rejoignant le programme ISAGO. KPI 02 Nombre de compagnies aériennes accédant aux rapports ISAGO.	1. Manque d'engagement à faire respecter les exigences pour que les SPG participent aux programmes d'évaluation de l'industrie. 2. Programmes d'évaluation de l'industrie extrêmement coûteux.	1. Établir et mettre en œuvre des instruments d'application pour engager les États et les SPG à participer aux programmes de l'industrie. 2. Promouvoir le concept de recouvrement des coûts pour tous les programmes d'évaluation de l'industrie.	1. Instruments d'application pour engager les États et les SPG à participer aux programmes de l'industrie.	1. CAFAC 2. IATA 3. AFRAA 4. CansoCity in Nova Scotia Canada 5. RASG-AFI 6. RASG-MID 7. RASG-EUR 8. États 9. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	opérationnelle grâce au programme ISAGO de l'IATA reconnu mondialement par l'industrie.					
Objectif 6 : Tous les États doivent veiller à ce que l'infrastructure aérienne appropriée soit disponible pour soutenir des opérations sûres						
# 6	6.1 Établir et maintenir une tendance croissante d'infrastructures de navigation aérienne, de systèmes interopérables et d'infrastructures d'aérodrome conformes aux normes pertinentes de l'OACI.	KPI 01 Nombre ou pourcentage de déficiences de la navigation aérienne liées aux infrastructures signalées par État, par rapport aux plans régionaux de navigation aérienne. KPI 02 Nombre ou pourcentage d'États ayant mis en œuvre des QP liés aux infrastructures liés aux éléments de base. KPI 03 Nombre d'améliorations de l'infrastructure mises en œuvre pour remédier aux lacunes identifiées et aux	1. Nécessité d'établir une analyse des lacunes sur l'infrastructure aérienne pour déterminer les besoins de l'État. 2. Nécessité d'un plan directeur de l'aviation continentale pour promouvoir les aérodromes et les infrastructures de navigation aérienne. 3. Manque d'accès aux capitaux pour le développement des infrastructures.	1. Analyser des lacunes de l'infrastructure continentale. 2. Élaborer un Plan directeur continental sur l'analyse des lacunes en matière d'infrastructure. 3. Soutenir les États dans la mise en œuvre des exigences de l'annexe 14 de l'OACI pour se conformer à la conception et à l'exploitation des aérodromes, par le biais d'ateliers/de formations. 4. Adopter une approche continentale du financement des infrastructures stratégiques et de l'accès	1. Plan directeur continental pour le développement des infrastructures. 2. Ressources financières aux fins du développement Ressources financières consacrées au renforcement des capacités	1. CUA 2. CAFAC 3. OACI 4. Développement de l'infrastructure 5. États 6. CansoCity in Nova Scotia Canada 7. ASECNA 8. IATA 9. AFRAA 10. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		besoins des utilisateurs de l'espace aérien. KPI 04 Nombre de programmes de panel technique de compagnies aériennes/d'État établis et maintenus.		général aux capitaux par les États. 5.Promouvoir des opérations transparentes grâce à une infrastructure améliorée. 6.Mettre en place des programmes techniques coopératifs et collaboratifs entre les États/ ANSP et les utilisateurs de l'espace aérien.		
# 7	Tous les États doivent identifier les lacunes dans l'infrastructure aérienne existante. 7.1 Tous les États doivent identifier les lacunes dans l'infrastructure des aéroports internationaux existants d'ici 2025.	KPI 01 Nombre de déficiences identifiées dans l'infrastructure des aéroports internationaux. KPI 02 Nombre d'études d'analyse des lacunes menées dans les aéroports internationaux pour s'assurer que tous ont reçu une telle évaluation. KPI 03 Nombre de projets développés pour combler les lacunes identifiées.	1. Manque d'engagement des États à mettre en œuvre des plans/ projets d'actions correctives. 2. Manque de fonds pour mettre en œuvre des plans/ projets d'actions correctives.	1. Mobiliser des ressources 2. Sensibiliser et sensibiliser toutes les parties prenantes pour obtenir un engagement.	1.Grants/ Prêts et autres sources de financement. 2. Engagement de haut niveau de toutes les parties prenantes.	1. OACI 2. CUA 3. CAFAC 4. RSOO / 5. RAIO 6. États 7. ACI Africa statistics 8. IATA 9. AFRAA 10. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		KPI 04 Nombre de plans d'action correctifs élaborés pour combler les lacunes. KPI 05 Pourcentage de plan d'action correctif mis en œuvre pour combler les lacunes. KPI 06 Pourcentage de projets mis en œuvre pour combler les lacunes. KPI 07 Pourcentage de déficiences résolues.				
	7.2 Tous les États à identifier les lacunes dans les infrastructures de services de navigation aérienne existantes d'ici 2025.	KPI 01 Nombre de déficiences identifiées dans l'infrastructure des services de navigation aérienne. KPI 02 Nombre de projets développés pour combler les lacunes identifiées. KPI 03	1. Manque d'engagement des États à mettre en œuvre des plans/ projets d'actions correctives. 2. Manque de fonds pour mettre en œuvre des plans/ projets d'actions correctives.	1. Établir un programme d'assistance par les pairs fournissant un soutien technique aux États membres pour établir et mettre en œuvre les plans d'action de l'OACI/des États	1. Ressources financières et humaines pour aider les États à mettre en œuvre les plans d'action.	1. OACI 2. CUA 3. CAFAC 4. RSOO / 5. RAIO 6. États 7. IATA 8. AFRAA 9. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		Nombre de plans d'action correctives élaborés pour combler les lacunes. KPI 04 Pourcentage de plan d'action correctif mis en œuvre pour combler les lacunes. KPI 05 Pourcentage de projets mis en œuvre pour combler les lacunes. KPI 06 Pourcentage de déficiences résolues.				
# 8	Tous les aéroports internationaux doivent être certifiés d'ici la fin de 2030.	KPI 01 Pourcentage d'aéroports internationaux certifiés par État. KPI 02 Nombre de certifications d'aéroport en cours dans les États. KPI 03	1. Absence de réglementation appropriée promulguée par l'État, détaillant les exigences pour la certification des aéroports. 2. Faible nombre d'aéroports internationaux certifiés et beaucoup qui sont certifiés sont confrontés à des défis dans l'application des normes	1. Comprendre de manière exhaustive et appliquer efficacement l'annexe 14 de l'OACI et les documents connexes de l'OACI 9981 et 9774. 2. Dispenser des programmes de formation complets sur les SARP de l'Annexe 14 de l'OACI, documents 9981 et 9777 de l'OACI, en	1. Instructeurs qualifiés en certification d'aéroport. 2. Inspecteurs d'aéroport qualifiés. 3. Ressources financières pour dispenser une formation au personnel des aéroports et aux	1. États 2. CAFAC 3. OACI 4. ACI- Afrique 5. CUA 6. Les partenaires au développement, telle que 7. Industrie 8. RSOO / 9. IATA 10. AFRAA 11. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		Nombre d'équipes de sécurité sur piste (RST) établies par État. KPI 04 Nombre de missions RST initiales et récurrentes effectuées. KPI 05 Nombre d'aérodromes internationaux signalés dans le plan de navigation aérienne électronique AFI (AFI eANP). KPI 06 Nombre de déficiences identifiées résolues au cours des missions RST. KPI 07 % d'amélioration par rapport à la ligne de base.	et pratiques recommandées (SARP) comme indiqué dans l'annexe 14 de l'OACI - Aérodromes et le Manuel de l'OACI sur la certification des aérodromes (Doc 9774). 3. Absence d'entité ou de structure organisationnelle bien définie et établie responsable de la certification des aéroports d'aérodrome. 4. Manque de références pour les inspecteurs d'aérodrome afin de faciliter l'accès aux installations d'aérodrome pendant la certification. 5. Manque de bonne coordination entre les différents services de la CAA et avec les autres entités de l'État lors du processus de certification des aérodromes. 6. Absence d'un processus de certification aéroportuaire d'État	mettant l'accent sur la formation en cours d'emploi (FCE) pour la sécurité des aérodromes. 3. Proposer des formation personnalisées et rentables pour les inspecteurs de la sécurité des aérodromes sur les normes de certification des aéroports. 4. Renforcer la collaboration et les efforts de l'État et de l'industrie pour améliorer les capacités techniques des programmes de certification des aérodromes. 5. Mettre régulièrement à jour les cadres réglementaires de l'État et des directives de l'industrie pour s'aligner sur les amendements des SARP de l'OACI. 6. Intensifier le leadership efficace, la capacité de gestion et la capacité technique parmi les	inspecteurs de la CAA sur la certification des aérodromes et d'autres domaines de compétence. 4. Ressources financières pour établir l'infrastructure aérienne de l'État. 5. Mise à jour régulière du cadre réglementaire de l'État et du matériel d'orientation à l'intention de l'industrie.	



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
			correctement défini et documenté. 7. Manque d'accès aux ressources financières et ressources mal allouées pendant le processus de certification de l'aéroport. 8. Manque d'infrastructures aéroportuaires pour répondre aux exigences de certification des aérodomes. 9. Processus de certification des aérodomes lents par la CAA. 10. Charge financière (frais de certification) pour les autorités aéroportuaires soumises au processus de certification. 11. Manque d'inspecteurs d'aéroport pour mettre en œuvre efficacement les procédures d'acceptation du non-respect des exigences établies, y compris un mécanisme d'évaluation des risques et une procédure de notification.	inspecteurs des normes de sécurité des aérodomes. 7. Intensifier la collaboration régionale et le partage des ressources du projet de certification des aérodomes. 8. Favoriser une coordination efficace de la certification des aérodomes d'État entre les parties prenantes. 9. Mettre en œuvre obligatoirement et efficacement l'Initiative du programme de sécurité des pistes dans tous les aéroports internationaux. 10. Intensifier le soutien aux compétences et à l'expérience en formation pour le personnel de l'aéroport et d'autres fournisseurs de services sur les RST opérationnels.		



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
			12. Manque de compétence organisationnelle pour s'assurer que le personnel de l'exploitant d'aérodrome possède les compétences et l'expérience nécessaires pour exploiter et entretenir l'aérodrome en toute sécurité. 13. Ressources humaines inadéquates et mal gérées dans la mise en œuvre des RST de l'État.			
# 9	9.1 Tous les États à mettre en place une organisation de recherche et de sauvetage (SAR) efficace et opérationnelle comme suit : a) Mettre en place un comité national de coordination de la R-S d'ici la fin décembre 2025. b) Élaboration d'un plan	KPI 01 % des plans nationaux de R-S approuvés. KPI 02 % de Loa SAR signés avec les États voisins. KPI 03 Nombre d'exercices de recherche et de sauvetage (SAREX) effectués. KPI 04	1. Lenteur du rythme de signature du protocole d'accord avec les États voisins. 2. Absence de SAREX régulier dans la région et au niveau national. 3. Incapacité des États à signer des protocoles d'accord avec les intervenants SAR. 4. Réglementation SAR inadéquate.	1. Fournir une formation adéquate au personnel SAR. 2. Élaborer et utiliser des modèles de plan de SAR, de protocole d'accord (LOA) et de mémorandums d'entente (MoU) pour les États. 3. Renforcer les capacités en matière de SAR 4. Mettre en place des programmes de sensibilisation pour le gouvernement	1. Personnel SAR technique formé. 2. Ressources financières consacrées au renforcement des capacités 3. Ressources financières nécessaires pour opérationnaliser les accords sur les SAR. 4. Ressources financières pour mener des exercices SAR.	1. CUA 2. CAFAC 3. Partenaires au développement, telle que 4. OACI 5. RSOO / 6. RAIO 7. ANSP 8. États 9. Autorités militaires ; 10. Compagnies aériennes 11. IATA 12. AFRAA 13. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	national de R-S d'ici décembre 2025 ; c) Conclusion d'accords/de protocoles d'accord SAR avec tous les États voisins d'ici décembre 2026 ; d) Organisation d'exercices SAR régionaux multi-agences, multi-états et combinés pour tester les systèmes SAR en place impliquant autant d'unités SAR que possible d'ici décembre 2028 ; e) Établir un lien de coopération avec les systèmes mondiaux de	% d'États ayant mis en place des liens de coopération avec le GADSS. KPI 05 Mise en place d'une base de données des émetteurs de localisation d'urgence (ELT) pour tous les aéronefs immatriculés au niveau de l'État. KPI 06 Point de contact de recherche et de sauvetage (SPOC) communiqué à COSPAS-SARSAT. KPI 07 Nombre d'États ayant communiqué des SPOC (points de contact SAR) à COSPAS-SARSAT. KPI 08 Nombre d'États fournissant des données à la base de données COSPAS/SARSAT.	5. Equipement inadéquat des CCR. 6. Manque de formation adéquate pour le personnel de l'ANSP et les agences de soutien. 7. Absence d'une base de données complète des avions immatriculés ELT. 8. Manque de tests basés sur les données d'obstacles et les procédures.	5. Adopter des règlements sur les SAR développés par d'autres États ou RSOOs. 6. Mise en place une base de données des Émetteurs de Localisation d'Urgence (ELTs) pour tous les aéronefs immatriculés au niveau de l'État. 7. S'assurer que les centres de coordination du sauvetage (CCR) sont adéquatement équipés pour répondre/coordonner les activités SAR et puissent fournir le service 24 heures sur 24. 8. Mener régulièrement des exercices de recherche et de sauvetage (SAREX) aux niveaux national et régional. 9. Veiller à ce que la base de données ELT établie comprenne également		



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	détresse et de sécurité aéronautique s (GADSS) d'ici décembre 2028. f) Mise en place d'une base de données d'émetteurs de localisation d'urgence (ELT) pour tous les aéronefs immatriculés au niveau de l'État et assurer la base de données qui comprend les immatriculations d'aéronefs envoyées à COSPAS-SARSAT			les immatriculations d'aéronefs envoyées à COSPAS-SARSAT.		
#10	Tous les États doivent élaborer et mettre en œuvre des plans d'action	KPI 01 Nombre d'États ayant mis en œuvre des BBB.	1. Incapacité des États à élaborer et à mettre en œuvre la feuille de route de transition de l'AIS à l'AIM.	1. Aider les États à développer une feuille de route de transition et des plans d'action	1. Renforcement des capacités des experts de l'AIM et du personnel de supervision de la	1. CAFAC 2. OACI 3. États



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	nationaux pour la transition de l'AIS à l'AIM 10.1 Tous les États à mettre en œuvre efficacement les BBB et les éléments ASBU DAIM-B1 applicables dans la région, conformément au volume III de l'eANP pour soutenir l'AIS afin de VISER la transition d'ici décembre 2025.	KPI 02 Nombre d'États ayant mis en œuvre les éléments ASBU DAIM-B1 applicables dans la région, conformément au volume III de l'eANP. KPI 03 Existence d'un plan d'action national AIM pour la transition de l'AIS à l'AIM. KPI 04 % d'États qui ont mis en œuvre la certification du SMQ pour l'AIM. KPI 05 % d'États qui ont mis en œuvre la base de données Aixm. KPI 06 % d'États ayant mis en œuvre l'eAIP. KPI 07 Nombre de défaillances	2. Incapacité des États à élaborer des plans d'action cohérents avec les modules ASBU pertinents. 3. Formation du personnel. 4. Adoption inadéquate des technologies appropriées pour faciliter la transition de l'AIS vers l'AIM (automatisation). 5. Manque de conseils adéquats aux États sur les étapes de transition et les étapes spécifiques liées aux blocs ASBU.	réalisables, conformes aux modules ASBU. 2. Créer et rendre opérationnelles des Équipes GO pour soutenir la transition de l'AIS à l'AIM.	sécurité dans l'élaboration des feuilles de route de transition de l'AIS à l'AIM.	4. Partenaires au développement, telle que 5. IATA 6. AFRAA 7. L'Union internationale des télécommunications (UIT) 8. Autres

AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	10.2 Mise en œuvre du plan d'action national conformément au bloc 0 D-AIM ASBU d'ici fin 2025.	KPI 01 Pourcentage du plan d'action national mis en œuvre conformément aux modules pertinents ASBU.	1. Une collaboration inadéquate entre les États en vue du développement de bases de données centrales régionales pour faciliter la collecte et le partage des données. 2. Données inadéquates concernant la mise en œuvre du bloc 0 D-AIM ASBU. 3. Mauvaise disponibilité de l'infrastructure de communication fiable publique/privée.	1. Favoriser la collaboration entre les États pour mettre en place des bases de données centrales régionales afin de faciliter la collecte et le partage des données. 2. Collecter des outils de collecte de données plus suffisants. 3. Fournir une infrastructure de communication fiable.	1. Financement des activités de transition de l'AIS à VISER notamment dans l'acquisition des technologies pertinentes. 2. Outils de collecte de données pour suivre la mise en œuvre du bloc ASBU 0 D-AIM.	1. CAFAC 2. OACI 3. États 4. Les partenaires au développement, telle que 5. L'Union internationale des télécommunications (UIT) 6. IATA 7. AFRAA 8. Autres
	10.3 Développer un programme central de base de données aéronautiques à mettre en œuvre sur tout le continent africain d'ici la fin de 2028.	KPI 01 Base de données aéronautique centralisée mise en œuvre dans toute l'Afrique.	1. Collaboration inadéquate entre les États en vue du développement de bases de données centrales régionales pour faciliter la collecte et le partage des données.	1. Fournir une infrastructure de communication fiable.	2. Renforcement des capacités des experts de l'AIM et du personnel de supervision de la sécurité dans l'élaboration des feuilles de route de transition de l'AIS à l'AIM.	1. CAFAC 2. OACI 3. États 4. Partenaires au développement, telle que 5. L'Union internationale des télécommunications (UIT) 6. RSOO / 7. IATA 8. AFRAA 9. CansoCity in Nova Scotia Canada 10. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
11	11.1 Tous les États doivent s'assurer que 75 % des pistes aux instruments ont mis en œuvre des procédures PBN d'ici le 31 décembre 2025.	KPI 01 Nombre d'États ayant élaboré un plan national de navigation aérienne. KPI 02 Nombre d'États ayant déployé des ressources pour mettre en œuvre le Plan national de navigation aérienne. KPI 03 Nombre de pistes aux instruments dans l'État, pour lesquelles des procédures PBN ont été développées et mises en œuvre. KPI 04 Pourcentage de pistes d'instruments pour lesquelles des SID/STAR ont été mis en œuvre aux États-Unis. KPI 05 Nombre de SID/Star automatisés mis en œuvre.	1. Formation inadéquate (initiale, avancée et en cours d'emploi) sur la conception des procédures de vol à l'intention du personnel. 2. Manque d'outils adéquats pour soutenir la fonction de conception des procédures de vol. 3. Organismes limités qui peuvent offrir la formation initiale, la formation à cours d'emploi et la conception, y compris la maintenance des procédures de vol. 4. Compétences inadéquates dans la conception et la planification de l'espace aérien. 5. Coût élevé de la formation. 6. Automatisation inadéquate dans le ANSP (systèmes de surveillance ATC-PSR/SSR/ ADS-B).	1. Collaborer avec les parties prenantes pour renforcer les capacités des experts en conception de procédures de vol (prestataires de services et personnel de surveillance de la sécurité). 2. Renforcer les capacités des institutions de formation en conception de procédures de vol. 3. Identifier le financement des activités de conception de procédures de vol pour les États. 4. Assurer la disponibilité des outils de conception de procédures de vol.	1. Experts en conception de procédures de vol (prestataires de services et personnel de supervision de la sécurité). 2. Établissements de formation à la conception de procédures de vol. 3. Soutien financier pour mener à bien le renforcement des capacités des États en matière de conception de procédures de vol.	1. CAFAC 2. OACI 3. RSOO / 4. Partenaires au développement, telle que 5. AATO; 6. Atos 7. États 8. IATA 9. AFRAA 10. CansoCity in Nova Scotia Canada 11. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
			7. Installation inadéquate des systèmes d'atterrissage dans les aéroports qui facilitent les opérations dans des situations de mauvaise visibilité ou de minima réduits. 8. Systèmes d'observation MET inadéquats dans les États.			
	11.2 Tous les États doivent s'assurer que 100 % des pistes aux instruments ont mis en œuvre des procédures PBN d'ici le 31 décembre 2026.	KPI 01 Nombre d'États ayant élaboré un plan national de navigation aérienne. KPI 02 Nombre d'États ayant déployé des ressources pour mettre en œuvre le Plan national de navigation aérienne. KPI 03 Nombre de pistes aux instruments dans l'État pour lesquelles des procédures PBN ont été développées et mises en œuvre. KPI 04	1. Formation inadéquate (initiale, avancée et en cours d'emploi) du personnel sur la conception des procédures de vol. 2. Manque d'outils adéquats pour soutenir la fonction de conception des procédures de vol. 3. Organismes limités qui peuvent offrir la formation initiale, la formation en cours d'emploi et la conception, y compris la maintenance des procédures de vol. 4. Compétences inadéquates dans la	1. Collaborer avec les parties prenantes pour renforcer les capacités des experts en conception de procédures de vol (prestataires de services et personnel de surveillance de la sécurité). 2. Mener le renforcement des capacités des institutions de formation à la conception des procédures de vol. 3. Identifier le financement des activités de conception de procédures de vol pour les États.	1. Experts en conception de procédures de vol (prestataires de services et personnel de supervision de la sécurité). 2. Établissements de formation à la conception de procédures de vol. 3. Soutien financier pour mener à bien le renforcement des capacités des États en matière de conception de procédures de vol.	1. CAFAC 2. OACI 3. RSOO / 4. Partenaires développement, telle que 5. AATO; 6. Atos 7. États 8. IATA 9. AFRAA 10. CansoCity in Nova Scotia Canada 11. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		Nombre de SID/Star automatisés mis en œuvre.	conception et la planification de l'espace aérien. 5. Coût élevé de la formation. 6. Automatisation inadéquate dans l'ANSP (systèmes de surveillance ATC-PSR/SSR/ ADS-B). 7. Installation inadéquate des systèmes d'atterrissage dans les aéroports qui facilitent les opérations dans des situations de mauvaise visibilité ou de minima réduits. 8. Systèmes d'observation MET inadéquats dans les États.	4. Assurer la disponibilité des outils de conception des procédures de combat.		
12	Mise en place de services de navigation aérienne transparents dans la région AFI d'ici 2030. 12.1 Tous les États doivent effectuer une	KPI 01 Rapport d'analyse des lacunes en matière d'infrastructure par État	1. Défis associés à l'approche multipartite requise pour réaliser un projet d'analyse d'infrastructure	1. Consulter toutes les parties prenantes et collaborer avec eux pour mener le projet d'analyse des lacunes	1. Outils de collecte et d'analyse 2. Experts en analyse de données. 3. Ressources financières nécessaires pour mener à bien le	1. CAFAC 2. OACI 3. IATA 4. AFRAA 5. CansoCity in Nova Scotia Canada 6. ANSP 7. Les partenaires au



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	analyse des lacunes de l'infrastructure du SNA d'ici décembre 2024.				projet d'analyse des lacunes en matière d'infrastructure.	développement, telle que 8. RSOO / 9. États 10. Industrie 11. RAIO 12. Autres
	12.2 Tous les États à soutenir l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan directeur d'espace aérien continu d'ici décembre 2025.	KPI 01 Plan directeur de l'espace aérien sans faille approuvé produit	1. Absence d'un plan directeur régional commun pour faciliter la continuité des services SNA. 2. Manque d'harmonisation des systèmes CNS/ATM.	1. Faciliter les ateliers de coordination civilo-militaire dans la région pour favoriser l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA)/la mise en œuvre de l'espace aérien de route libre (FRA).	1. Ressources financières pour le renforcement des capacités - Ateliers civils/militaires, formations et sessions de mise en œuvre.	1. CAFAC 2. CUA 3. OACI 4. Partenaires au développement, telle que 5. RSOO / 6. États 7. IATA 8. Autres
	12.3 Tous les États doivent assurer la fourniture de services de navigation aérienne harmonisés d'ici décembre 2028.	KPI 01 Nombre de Services de Navigation Aérienne harmonisés (1 pour chacune des 5 Régions géographiques de la CAFAC). KPI 02 Nombre d'initiatives prises par les CER et les ANSP pour l'harmonisation.	1. Manque de coordination civile/ militaire efficace entre les États et dans la région pour favoriser la mise en œuvre de la FUA/FRA.	1. Harmoniser les initiatives d'espace aérien sans couture.	1. Ressources financières pour l'harmonisation des initiatives d'espace aérien sans faille.	1. CAFAC 2. OACI 3. Partenaires au développement, telle que 4. RSOO / 5. États 6. IATA 7. AFRAA 8. CansoCity in Nova Scotia Canada 9. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
		KPI 03 Mise en œuvre de la FRA au niveau régional.				
	12.4 Toutes les initiatives formulées par les Communautés économiques régionales (CER) et les ANSP au sein de la région AFI doivent être harmonisées d'ici le 31 décembre 2028.	KPI 01 % de mise en œuvre de l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA) au niveau national et transfrontalier.	1. Manque d'harmonisation entre les CER/AAC/ ANSP de la région AFI en ce qui concerne les initiatives d'espace aérien sans soudure.	1. Promouvoir l'utilisation flexible de l'espace aérien	1. Ressources financières pour la promotion d'une utilisation flexible de l'espace aérien.	1. CAFAC 2. OACI 3. Partenaires au développement, telle que 4. RSOO / 5. RAIO 6. États
13	Tous les États doivent élaborer un plan national ASBU et achever sa mise en œuvre d'ici 2036 ; 13.1 Tous les États doivent élaborer un plan national ASBU d'ici le 31 décembre 2024. <i>Référence : Situation des États ayant un plan national ASBU en décembre 2023.</i>	KPI 01 Nombre d'États ayant élaboré le plan national ASBU. KPI 02 % d'États ayant un plan national de mise en œuvre du PBN.	1. Manque d'expertise pour élaborer des plans nationaux ASBU.	1. Développer et réviser régulièrement les plans nationaux ASBU, y compris la formation conformément au Volume III de l'AFI eANP.	1. Ressources financières pour aider les États à élaborer des plans nationaux ASBU.	1. CUA 2. CAFAC 3. OACI 4. RSOO / 5. Partenaires au développement, telle que 6. États 7. CansoCity in Nova Scotia Canada 8. Autres

AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	13.2 Tous les États doivent mettre en œuvre les éléments nationaux B0 ASBU conformément au PNA régional d'ici le 31 décembre 2025.	KPI 01 Nombre d'éléments B0 mis en œuvre par l'État conformément au plan national ASBU et selon les priorités du plan régional ANP. KPI 02 Pourcentage d'éléments B0 mis en œuvre par l'État conformément au plan national ASBU et selon les priorités du plan régional ANP.	1. Incapacité des États à identifier et à hiérarchiser les éléments ASBU applicables pour la mise en œuvre. 2. Formation et compréhension inadéquates des différents éléments.	1. Sécuriser les ressources financières et mettre en œuvre les éléments ASBU B0.	1. Ressources financières nécessaires à la mise en œuvre des éléments ASBU B0.	1. CUA 2. CAFAC 3. OACI 4. RSOO / 5. Partenaires au développement, telle que 6. CansoCity in Nova Scotia Canada 7. États 8. Autres
	13.3 Tous les États doivent mettre en œuvre les éléments ASBU - B1 conformément au PNA régional d'ici le 31 décembre 2028.	KPI 01 Nombre d'éléments B1 mis en œuvre par l'État conformément au plan national ASBU et selon les priorités du plan régional ANP. KPI 02 Pourcentage d'éléments B1 mis en œuvre par l'État conformément au plan national ASBU et selon les priorités du plan régional ANP.	1. Coût élevé de mise en œuvre de certains des modules et éléments.	1. Sécuriser les ressources financières et mettre en œuvre les éléments ASBU - B1.	1. Ressources financières nécessaires à la mise en œuvre des éléments ASBU - B1.	1. CUA 2. CAFAC 3. OACI 4. RSOO / 5. Partenaires au développement, telle que 6. CansoCity in Nova Scotia Canada 7. États 8. Autres

AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	13.4 Tous les États doivent mettre en œuvre les éléments ASBU – B2 conformément au PAN régional d'ici le 31 décembre 2030.	KPI 01 Nombre d'éléments B2 mis en œuvre par l'État conformément au plan national ASBU et selon les priorités du plan régional ANP. KPI 02 Pourcentage d'éléments B2 mis en œuvre par l'État conformément au plan national ASBU et selon les priorités du plan régional ANP.	1. Coût élevé de mise en œuvre de certains des modules et éléments.	1. Sécuriser les ressources financières et mettre en œuvre les éléments ASBU - B1.	1. Ressources financières nécessaires à la mise en œuvre des éléments ASBU - B2.	2. CUA 3. CAFAC 4. OACI 5. RSOO / 6. Partenaires au développement, telle que 7. CansoCity in Nova Scotia Canada 8. États 9. Autres
	13.5 Tous les États doivent mettre en œuvre les modules ASBU - B3 conformément au PNA régional d'ici le 31 décembre 2036.	KPI 01 Nombre d'éléments B3 mis en œuvre par l'État conformément au plan national ASBU et selon les priorités du plan régional ANP. KPI 02 Pourcentage d'éléments B3 mis en œuvre par l'État conformément au plan national ASBU et selon les priorités du plan régional ANP.	Coût élevé de mise en œuvre de certains des modules et éléments.	1. Sécuriser les ressources financières et mettre en œuvre les éléments ASBU - B3.	1. Ressources financières nécessaires à la mise en œuvre des éléments ASBU - B3.	1. CUA 2. CAFAC 3. OACI 4. RSOO / 5. Partenaires au développement, telle que 6. CansoCity in Nova Scotia Canada 7. États 8. Autres

AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
14	Les États africains doivent réduire leurs émissions de CO₂. 14.1 Les États africains doivent élaborer, mettre à jour ou examiner leurs plans d'action nationaux pour les activités de réduction des émissions de CO ₂ une fois tous les 3 ans d'ici le 31 décembre 2026.	KPI 01 Nombre de plans d'action de l'État pour les activités de réduction des émissions de CO ₂ élaborés d'ici 2026. KPI 02 Nombre de mesures/actions de réduction des émissions de CO ₂ mises en œuvre par les États. KPI 03 Nombre d'efficacités environnementales du GAB mises en œuvre. KPI 04 Quantité d'émissions de CO ₂ évitées grâce aux mesures spécifiques mises en œuvre. KPI 05 Montant du financement externe mobilisé pour soutenir la mise en œuvre des mesures/actions de réduction du CO ₂ .	1. Capacité technique limitée dans les États pour élaborer des plans d'action de l'État. 2. Assistance technique aux États parties 3. Ressources humaines, financières et équipements insuffisants dans les États pour mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO ₂ dans les plans d'action de l'État. 4. Manque d'opérations harmonisées dans l'espace aérien	1. Elaborer des documents d'orientation technique à l'intention des États pour la mise en place d'unités environnementales sur la base des directives de l'OACI https://www.icao.int/environmentalprotection/Documents/ICAO%20UNDP%20GEF%20RegulatoryGuidance.pdf 2. Effectuer une analyse technique des lacunes existantes et fourniture d'une assistance aux États pour la mise en place d'unités de protection de l'environnement. 3. Allouer les ressources nécessaires pour mettre en place des unités de protection de l'environnement indépendantes. 4. Recruter des experts en environnement dans les autorités de l'aviation civile des États.	1. Allocation budgétaire pour soutenir une assistance technique complète aux États. 2. Renforcement des capacités et assistance technique	1. États 2. CAFAC 3. OACI 4. CUA 5. RSOO / 6. REC 7. Partenaires au développement, telle que 8. IATA 9. AFRAA 10. ACI Africa statistics 11. Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
				5. Collaborer et établir des partenariats avec des donateurs pour aider les États à mettre en œuvre des mesures d'atténuation/adaptation au CO2.		
	14.2 Les États africains doivent quantifier le potentiel de réduction des émissions de CO ₂ dans leurs plans d'action nationaux et mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO ₂ à partir de 2026 en : - Quantifier le potentiel de réduction de CO₂ tous les 3 ans. - Élaborer une feuille de route et revoir les actions de mise en	KPI 01 Nombre de plans d'action de l'État pour les activités de réduction des émissions de CO₂ élaborés d'ici 2026. KPI 02 Nombre de mesures/actions de réduction des émissions de CO₂ mises en œuvre par l'État. KPI 03 Quantité d'émissions de CO₂ évitées grâce aux mesures spécifiques mises en œuvre. KPI 04 Le montant du financement externe mobilisé pour soutenir la mise en œuvre des mesures/actions de réduction du CO₂. KPI 05	- Capacité technique limitée dans les États pour élaborer des plans d'action de l'État. - Assistance technique aux États parties - Ressources humaines, financières et équipements insuffisants dans les États pour mettre en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO₂ dans les plans d'action de l'État. - Manque d'opérations harmonisées dans l'espace aérien.	- Fournir des documents de guidance aux États pour mettre en place des unités environnementales. - Effectuer une analyse technique des lacunes existantes et fournir une assistance aux États pour mettre en place des unités de protection de l'environnement.. - Allouer les ressources nécessaires pour mettre en place des unités de protection de l'environnement indépendantes. - Recruter des experts en environnement dans les autorités de l'aviation civile des États.	- Allocation budgétaire pour soutenir une assistance technique complète aux États. - Renforcement des capacités et assistance technique	- États - CAFAC - OACI - CUA - REC - RSOO / - Partenaires au développement, telle que - ACI Africa statistics - IATA - AFRAA - Autres



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	œuvre tous les 3 ans.	Nombre de plans d'action de l'État pour les activités de réduction des émissions de CO ₂ examinés.		5. Collaborer et établir des partenariats avec des donateurs pour aider les États à mettre en œuvre des mesures d'atténuation/adaptation au CO ₂ .		
15	Tous les États veillent à ce que leurs ANSP obtiennent la certification en participant efficacement au programme africain d'évaluation par les pairs des ANSP. 15.1 : Tous les ANSP doivent adhérer au programme d'examen par les pairs d'ici le ³¹ décembre 2024.	KPI 01 Nombre de ANSP parties au programme d'examen par les pairs. KPI 02 Nombre de ANSP qui passent avec succès le programme d'évaluation par les pairs.	1. Incapacité des ANSP à résoudre les conclusions identifiées. 2. Absence d'orientation réglementaire sur la certification des ANSP. 3. Absence d'un programme d'examen par les pairs harmonisé et normalisé.	1. Définir un cadre standardisé pour la mise en œuvre du SMS par les ANSP. 2. Élaborer des procédures et des processus harmonisés pour faciliter la certification des ANSP. 3. Élaborer et mettre en œuvre le matériel d'orientation du programme d'examen par les pairs en tenant compte d'autres juridictions comme l'AESA ou la FAA sur la certification des ANSP.	1. Experts techniques 2. Ressources financières nécessaires au renforcement des capacités et à la mise en œuvre des programmes d'évaluation par les pairs.	1. CansoCity in Nova Scotia Canada 2. ANSP 3. CAFAC 4. OACI 5. RSOO / 6. États 7. CansoCity in Nova Scotia Canada 8. Autres
	15.2 Les ANSP participants doivent atteindre un niveau de maturité SMS d'au moins :	KPI 01 Nombre d'ANSP ayant atteint un niveau de maturité SMS de 50 %. KPI 02	1. Défaut par les ANSP de mettre pleinement en œuvre le SGS.	1. Assurer que les ANSP mettent en œuvre le SMS. 2. Former les ANSP à la mise en œuvre du SMS.	1. Experts techniques 2. Ressources financières nécessaires au renforcement des capacités afin	1. ANSP 2. CAFAC 3. CansoCity in Nova Scotia Canada 4. RSOO / 5. OACI



AST	Objectif de sécurité d'Abuja	Know Your Customer (connaître son client)	Défis	Mesures d'atténuation	Ressources requises	Parties prenantes
	a) 50 % d'ici le 31 décembre 2025. b) 100 % d'ici le 31 décembre 2028.	Nombre d'ANSP ayant atteint le niveau de maturité de 100 % des SMS.			d'améliorer la culture de sécurité et la sensibilisation au sein des ANSP.	6. États 7. Autres
	15.3 : Tous les ANSP doivent obtenir la certification d'ici le ³¹ décembre 2036, le cas échéant.	KPI 01 Nombre d'ANSP certifiés dans l'Etat.	1. Absence de cadre réglementaire et de matériel d'orientation technique pour la certification des ANSP.	1. Élaborer le cadre réglementaire et du matériel d'orientation technique pour la certification des ANSP.	2. Experts techniques 3. Ressources financières consacrées au renforcement des capacités	1. ANSP 2. CAFAC 3. CansoCity in Nova Scotia Canada 4. RSOO / 5. OACI 6. États 7. Autres



6.0 CADRE DE PERFORMANCE

6.1 Afin de parvenir à une amélioration continue des performances en matière de sécurité dans l'aviation en Afrique, l'établissement d'objectifs et d'un cadre de performance commence par la définition d'objectifs spécifiques et mesurables à atteindre dans un délai défini. Cela comprend l'identification des risques/ défis, les mesures d'atténuation associées et un système de suivi et d'évaluation. Le cadre de performance des objectifs de sécurité d'Abuja comprend les éléments suivants :

- a) 15 objectifs alignés avec les délais appropriés ;
- b) Indicateurs clés de performance,
- c) Défis et mesures d'atténuation
- d) Ressources
- e) Parties prenantes clés et
- f) Suivi et évaluation

6.2 *Objectifs* : Inclut des objectifs de sécurité et de navigation aérienne avec des calendriers basés sur la Déclaration d'Abuja sur la sécurité aérienne en Afrique, le GASP et le GANP de l'OACI, AFI-RASP 2023-2025, MID-RASP 2023-2025, EUR- RASP 2023-2025, AFI eANP Vol. I, II et III, MID eANP Vol. I, II et III, EUR eANP Vol. I, II et III et les meilleures pratiques de l'industrie.

6.3 *Indicateurs clés de performance (KPI)* : ce sont des mesures quantifiables de la performance dans le temps pour chaque objectif. Les KPI ont été sélectionnés comme jalons pour évaluer les progrès et obtenir des informations qui aident les États et les organisations concernées à mesurer le niveau de mise en œuvre et à prendre des décisions éclairées.

6.4 *Défis et mesures d'atténuation* : Les défis et les risques susceptibles d'entraver la mise en œuvre réussie des objectifs de sécurité d'Abuja ont été identifiés et les mesures d'atténuation pertinentes proposées. La mise en œuvre d'interventions et de politiques fondées sur des données probantes est cruciale pour atteindre les objectifs de sécurité d'Abuja. Ces interventions ont été incluses et peuvent varier pour le même défi ou la même cible.

6.5 *Parties prenantes clés* : Les parties prenantes qui sont essentielles à la mise en œuvre des objectifs de sécurité d'Abuja ont été identifiées. Les partenariats et la collaboration entre les différentes parties prenantes, y compris les agences gouvernementales, les organisations non gouvernementales, les organisations internationales et le secteur privé, sont essentiels pour atteindre les objectifs de sécurité d'Abuja. Les partenariats peuvent aider à tirer parti des ressources, de l'expertise et des réseaux pour soutenir la mise en œuvre.

6.6 *Ressources* : Les ressources financières, matérielles et humaines nécessaires aux États pour mettre en œuvre efficacement les objectifs ont été identifiées pour chaque objectif de sécurité d'Abuja.

6.7 *Suivi et évaluation* : une collecte et une analyse précises des données sont essentielles pour suivre les progrès vers les objectifs de sécurité d'Abuja. Un système de suivi et d'évaluation solide est nécessaire pour suivre les progrès vers les objectifs de sécurité d'Abuja. Cela inclut des évaluations régulières des indicateurs clés de performance mis en évidence dans le tableau du paragraphe 5.0 ci-dessus



6.8 Avec le soutien des parties prenantes concernées, chaque État membre est censé établir tous les éléments de ce cadre de performance pour tous les objectifs applicables. En mettant en œuvre ce cadre de performance, les pays et les régions peuvent travailler à la réalisation des objectifs de sécurité d'Abuja et à l'amélioration de la sécurité aérienne et de l'efficacité de la navigation aérienne. Un suivi et une évaluation réguliers aident à identifier les progrès, les défis et les domaines à améliorer, permettant aux parties prenantes d'ajuster les stratégies et les interventions au besoin pour atteindre les objectifs et les résultats souhaités.

7.0 ANALYSE COMPARATIVE AVEC LES PLANS MONDIAUX ET RÉGIONAUX

7.1 Au cours du processus d'examen et d'alignement, une analyse comparative entre les AST et les plans mondiaux et régionaux de l'aviation et de la navigation aérienne a été effectuée de manière exhaustive dans les grands domaines suivants :

- a) Conformité avec le GASP et le GANP de l'OACI, AFI-RASP 2023-2025, MID-RASP 2023-2025, EUR- RASP 2023-2025, AFI eANP Vol. I, II et III, MID eANP Vol. I, II et III, EUR eANP Vol. I, II et III et les initiatives de l'aviation continentale africaine ;
- b) Applicabilité et pertinence dans le contexte de l'industrie aéronautique africaine ;
- c) Mise en œuvre au niveau des États membres.
- d) Existence de données pour mesurer et évaluer les indicateurs ou métriques de performance clés sélectionnés ;
- e) Programme d'intégration de l'Afrique en phase avec le MUTAA, un projet phare dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'Union africaine (UA) et
- f) Contribution au développement durable par l'accélération de la libéralisation du transport aérien en Afrique pour améliorer la connectivité et l'intégration continentales.

7.2 Bien qu'il existe plusieurs initiatives visant à améliorer la sécurité aérienne, elles diffèrent par leur portée et leur couverture géographique. Le GASP et le GANP fournissent des cadres mondiaux globaux pour la sécurité aérienne et la navigation aérienne, les plans régionaux de sécurité et les objectifs de sécurité d'Abuja offrent des approches plus localisées, répondant aux défis et priorités régionaux dans des contextes spécifiques. Cependant, ils sont tous des éléments essentiels du cadre mondial de la sécurité aérienne, travaillant ensemble pour atteindre l'objectif commun d'assurer un transport aérien sûr et sécurisé pour les passagers et le fret dans le monde entier.

7.3 Les objectifs de sécurité d'Abuja ont été établis lors de la Déclaration d'Abuja sur la sécurité aérienne en Afrique pour améliorer la sécurité aérienne spécifiquement sur le continent africain. Les cibles abordent des questions telles que le développement des infrastructures, la surveillance réglementaire, le renforcement des capacités et les systèmes de gestion de la sécurité. Les objectifs de sécurité d'Abuja sont alignés sur les objectifs mondiaux de sécurité aérienne, mais sont conçus pour relever les défis uniques auxquels le continent africain est confronté, dont la résolution soutient le programme d'intégration continentale de l'Afrique conformément au MUTAA, un projet phare dans le cadre de l'Agenda 2063 de l'UA. Les objectifs de sécurité révisés d'Abuja jouent un rôle clé dans l'intégration du continent et rappellent constamment les objectifs continentaux et les aspirations de l'Afrique à court, moyen et long terme.



7.4 Les objectifs de sécurité d'Abuja ont été établis par la Déclaration ministérielle sur l'aviation en Afrique, l'accent étant mis sur sa mise en œuvre au niveau des États. Des mesures immédiates ont dû être prises pour développer une solution locale aux problèmes auxquels le continent est confronté tout en intégrant l'ensemble du continent, assurant ainsi le plus haut niveau de volonté politique parmi les États membres africains, d'où l'implication des ministres. Alors qu'aucune approche unique ne peut donner les résultats souhaités, la Déclaration d'Abuja sur la sécurité aérienne en Afrique a établi un engagement de haut niveau pour tous les États membres africains à mettre en œuvre un ensemble d'objectifs définis qui, une fois pleinement mis en œuvre, amélioreront définitivement la sécurité et l'efficacité de la navigation aérienne sur le continent.

8.0 RÉSUMÉ DES RÉSULTATS SOUHAITÉS

Voici une liste des résultats souhaités pour les objectifs de sécurité d'Abuja :

- a) Réduction continue des décès et des risques de décès associés aux accidents ;
- b) Développement durable de l'aviation en Afrique et la garantie d'un espace aérien sans faille sur le continent ; et
- c) Résolution des déficiences en matière de surveillance de la sécurité, conformément à la Déclaration ministérielle dénommée « DÉCLARATION D'ABUJA SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE EN AFRIQUE »

Tous les États sont censés mettre en œuvre les objectifs de sécurité d'Abuja et son cadre de performance pour atteindre les 6 objectifs de haut niveau au niveau national.

9.0 RÉFÉRENCES

1. Doc 10004 de l'OACI - Plan mondial de sécurité de l'aviation
2. Doc 9750 de l'OACI - Plan mondial de navigation aérienne
3. Plan régional de sécurité aérienne Afrique-Océan Indien (AFI – RASP) 2023-2025.
4. Plan de Navigation Aérienne Afrique-Océan Indien (AFI)
14. OACI EUR- RASP -2023-2025.
6. ICAO MID-RASP -2023-2025.
7. Plan européen pour la sécurité aérienne
 - a) epas_vol_i_14012022_v2 ;
 - b) epas_vol_ii_14012022_v2 ; et
 - c) epas_vol_iii_14012022_v2.
8. AFI eANP Vol. I, II et III)
9. MID eANP Vol. I, II et III)
10. EUR eANP Vol. I, II et III)
11. Bonnes pratiques de l'industrie
12. Déclaration d'Abuja sur la sécurité aérienne en Afrique - 2012 .

Fin

