



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**PLAN RÉGIONAL COMPLET POUR LA MISE EN OEUVRE DE LA SÛRETÉ DE
L'AVIATION ET LA FACILITATION EN AFRIQUE (PLAN AFI SECFAL)**

NEUVIÈME RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR

(28 juillet 2020)

Point 1.4 de l'ordre du jour

Rapport sur la Déclaration et les Cibles révisés de Windhoek et état de mise en œuvre

(Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail contient un rapport sur la révision de la Déclaration et des Cibles de Windhoek qui impliquait son alignement sur le Plan mondial de sûreté aérienne (GASeP).

La note présente en outre l'état de la mise en œuvre des Cibles de Windhoek pour la sûreté de l'aviation et la facilitation par les États membres africains. Il met également en évidence les initiatives, les activités entreprises et le développement par le biais des mécanismes approuvés, par toutes les parties prenantes impliquées dans la sûreté de l'aviation et la facilitation sur le continent, afin de soutenir les États membres africains à mettre en œuvre les SARP de l'Annexe 17 et les dispositions relatives à la sécurité de l'Annexe 9.

1. INTRODUCTION

1.1 À la suite de la réunion des ministres responsables de la sûreté de l'aviation civile et de la facilitation en Afrique tenue à Windhoek en République de Namibie du 4 au 7 avril 2016, les ministres ont adopté la Déclaration de Windhoek sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique et ont fixé des objectifs cibles pour renforcer la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique de manière durable.

1.2 Les ministres ont en outre appelé les États membres africains à fournir des ressources pour soutenir la mise en œuvre du plan AFI SECFAL de l'OACI et ont demandé à la CUA de soumettre la Déclaration de Windhoek à la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA, qui l'a ensuite approuvée lors de son sommet de janvier 2017.

1.3 Les chefs d'État et de gouvernement de l'Union africaine ont approuvé la Déclaration et les objectifs connexes sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique et ont chargé la CAFAC de suivre et de rendre compte de l'état d'avancement de leur mise en œuvre.

2. CONTEXTE

2.1 La conférence ministérielle susmentionnée a reconnu l'importance des politiques de l'OACI pour soutenir le développement du transport aérien et la croissance économique, et a donc adopté une déclaration qui prévoit notamment de garantir un engagement politique aux niveaux national, régional et continental pour la sûreté de l'aviation et la facilitation, notamment, et approuvé quinze objectifs en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation pour l'Afrique.

2.2 La CAFAC a demandé aux États de fournir régulièrement des mises à jour sur l'état de mise en œuvre de ces objectifs, examinés conjointement par le Secrétariat et le Comité directeur du Plan AFI-SECFAL, avec l'aide du Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation (RASFALG-AFI).

2.3 La sixième réunion des Directeurs généraux de l'aviation civile (DGAC6) qui s'est tenue du 2 au 4 novembre 2016 à Brazzaville (Congo), a adopté les actions prioritaires suivantes afin d'accélérer la mise en œuvre des Cibles de Windhoek, afin que les États membres atteignent la moyenne mondiale de mise en œuvre effective (IE) des éléments cruciaux :

- a) Les États doivent élaborer des plans d'action nationaux pour la mise en œuvre des Cibles de Windhoek en matière de sécurité et de facilitation;
- b) Les États doivent améliorer leur taux d'EI des CE;
- c) Les États doivent résoudre toutes les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) existantes;
- d) Les États doivent mettre en œuvre la stratégie TRIP; et
- e) Les États doivent ratifier les instruments juridiques internationaux pertinents en matière de sûreté de l'aviation.

2.4 La 30e session plénière de la CAFAC, qui s'est tenue à Livingstone (Zambie) du 4 au 5 décembre 2018, a été informée des progrès réalisés et des défis rencontrés dans la mise en œuvre des Cibles de Windhoek. L'assemblée plénière a exhorté les États membres de l'AFI à participer activement au plan AFI SECFAL de diverses manières, à fournir des informations qui faciliteront l'assistance technique et à demander aux États africains ayant besoin d'assistance d'informer les bureaux régionaux de la CAFAC et/ou de l'OACI.

3. RÉVISION DE LA DÉCLARATION ET DES CIBLES DE WINDHOEK

3.1 À sa huitième réunion tenue à Kampala (Ouganda) en mai 2019, le Comité directeur du Plan AFI SECFAL a reconnu la nécessité de revoir et d'harmoniser la Déclaration et les Cibles de Windhoek sur le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP) de l'OACI et a en outre chargé la CAFAC de diriger le processus de révision (SC08/Dec 02). L'objectif était d'assurer l'harmonisation des plans et initiatives régionaux relatifs à la sûreté de l'aviation et à la facilitation en Afrique.

3.2 Le plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASeP), approuvé par le Conseil de l'OACI le 15 novembre 2015, fournit des orientations pour la définition des priorités aux niveaux international, régional et national, et crée ainsi un cadre dans lequel les parties prenantes de l'aviation peuvent travailler ensemble pour atteindre des objectifs communs à l'appui de l'initiative «*Aucun pays laissé de côté*» de l'OACI pour relever les défis communs, et orienter les efforts pour renforcer conjointement la sûreté de l'aviation.

3.3 La réunion du Groupe de travail d'experts AVSEC, comprenant les responsables des bureaux régionaux ESAF et WACAF de l'OACI, a été convoquée par la CAFAC du 19 au 23 novembre 2019, où la déclaration ministérielle et les Cibles de Windhoek ont été révisés et alignés sur le GASeP.

3.4 La révision de la Déclaration de Windhoek a nécessité les mesures suivantes :

- a) Examen approfondi des dispositions du préambule et introduction des amendements de quatre dispositions des pages 2, 3 et 4, pour que la Déclaration reste d'actualité;
- b) Introduction d'un nouvel engagement (N°10) à la page 6 - *Soutenir la CAFAC en tant qu'agence spécialisée de l'UA, dans la coordination de l'assistance technique aux États*; et
- c) Amendement de la Décision n°2 et de l'appel lancé aux États en page 7.

3.5 La révision des Cibles de Windhoek en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation a nécessité l'examen de tous les objectifs, afin de s'assurer qu'ils sont à jour, en tenant compte de l'état de la mise en œuvre par les États et des délais, tout en les harmonisant avec le GAsEP. Trois nouveaux objectifs ont été introduits, en tenant compte des actions prioritaires clés non exploitées du GAsEP.

3.6 Les amendements proposés à la Déclaration et aux Cibles de Windhoek, accompagnés d'explications, sont joints au présent document de travail en tant qu'Annexe A.

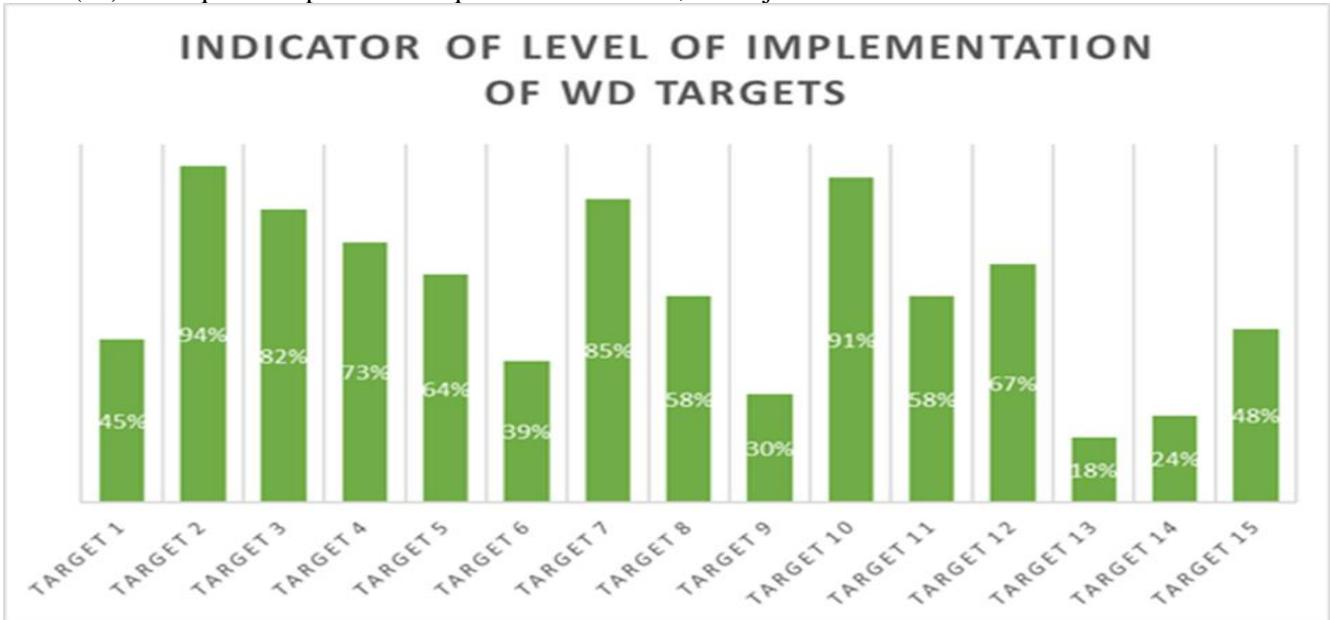
3.7 En outre, le Groupe de travail a élaboré une feuille de route parallèlement aux Cibles de Windhoek, qui vise à aider et à améliorer le niveau de mise en œuvre de ces cibles et leur suivi.

3.8 Les propositions de modification de la Déclaration et aux Cibles de Windhoek ont ensuite été diffusées aux États membres pour qu'ils les examinent, les commentent et y apportent leur contribution, et seuls quatre États ont répondu à cet appel (*le Bénin, le Botswana, la Côte d'Ivoire et le Nigeria*).

3.9 Si le projet final d'amendement de la Déclaration et des Cibles de Windhoek est examiné et approuvé par le Comité directeur de Plan AFI SECFAL, les prochaines étapes consisteront à le soumettre à nouveau aux États membres, puis au Comité des ministres africains pour approbation ultérieure, et enfin aux organes de l'UA.

4. PROGRÈS DANS LA MISE EN ŒUVRE DES CIBLES DE WINDHOEK

4.1 Le graphique suivant illustre l'état d'avancement de la mise en œuvre de chaque objectif par les trente-trois (33) États qui ont répondu à l'enquête de la CAFAC, au 15 juillet 2020:



4.1.1 Objectif 1: Un minimum de cinquante pour cent des États africains atteignent au moins le taux moyen mondiale d'EI des CE d'ici 2017, 75% des États l'atteignent d'ici 2020 et tous les États africains d'ici fin 2023.

Taux de 45% de conformité enregistré. Au cours du processus d'harmonisation, il a été convenu qu'un taux de 65% serait objectif cible pratique et conforme au GAsEP. L'analyse des États AFI récemment audités a été menée par l'OACI pour identifier les carences communes, avec un taux moyen de 60,03%. Le nombre d'États africains qui atteignent cette cible est encore largement inférieur à 75%.

4.1.2 Objectif 2: Des mesures appropriées sont prises d'urgence pour remédier à toutes les préoccupations significatives de sécurité (SSEC) existantes dans la région, ainsi qu'à toute nouvelle SSEC dans un délai de 3 mois.

Taux de réalisation 94%. 2 États ont enregistré des SSEC : 1 État = 5 SSEC et 1 État = 1 SSEC. De nombreuses missions ont été effectuées en permanence par les experts AVSEC dans le cadre du programme AFI CES (Programme coopératif des experts) avec effet immédiat en vue de remédier aux SSEC identifiées dans un État AFI. Le soutien à ces États a été entravé par l'épidémie de COVID-19.

4.1.3 Objectif 3: Des autorités appropriées aux rôles clairement définis et dotées de ressources durables soient désignées pour remplir les fonctions de supervision de la sûreté de l'aviation et de la facilitation dans 50 % des États africains d'ici 2017 et dans tous les États africains d'ici la fin de 2020.

Tous les États africains disposent d'autorités appropriées pour la supervision de la sûreté, tandis que **18%** des États n'ont pas les pouvoirs et/ou les ressources nécessaires pour exercer efficacement la fonction de supervision. Il faut poursuivre le plaidoyer pour l'engagement politique.

4.1.4 Objectif 4: D'ici la fin de 2017, tous les États aient élaboré et approuvé les programmes nationaux suivants: le Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP), le Programme national de gestion de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NCASQCP), le Programme national de formation en sûreté de l'aviation civile (NCASFP) et le Programme national de facilitation du transport aérien (NATFP).

73% des États ont rédigé et approuvé des programmes nationaux de facilitation du transport aérien. Selon l'audit de l'USAP-CMA 2019, le défi actuel concerne la faiblesse des législations primaire et secondaire, en accord avec les SARP actuelles de l'Annexe 17. L'OACI a terminé l'élaboration de l'Annexe 9 - *Cours de facilitation*, et l'ensemble est actuellement soumis à un processus de validation.

4.1.5 Objectif 5: Tous les États établissent des comités nationaux de sûreté de l'aviation civile (NCASC) et des comités nationaux de facilitation du transport aérien (NATFC) fonctionnels d'ici la fin de 2020; 0.

64% des États ont mis en place des comités nationaux de facilitation du transport aérien qui fonctionnent. L'OACI a organisé un webinaire sur les outils de facilitation en réponse à la COVID-19, afin de renforcer la coopération internationale et inter-agences pour la création et le fonctionnement de comités nationaux de facilitation du transport aérien résistants et solides.

4.1.6 Objectif 6: Des processus de gestion des risques en matière de sûreté tenant compte de l'État du contexte de risque de l'OACI et des procédures d'intervention d'urgence soient établis dans tous les États d'ici la fin de 2020.

Réalisé à 39%. Les missions dans les États ont associé la plupart des États n'ayant pas les capacités, les ressources et les systèmes (gestion et analyse des données) nécessaires pour effectuer une évaluation et/ou une gestion des risques de sécurité.

Quatre ateliers de gestion des risques ont été organisés en collaboration avec des organisations partenaires en 2019, et d'autres sont prévus à la demande de tous les acteurs.

4.1.7 Objectif 7: Tous les États rejoignent le réseau de points de contact pour la sûreté de l'aviation (PoC) de l'OACI d'ici la fin de 2017.

Réalisé à 85%. Tous les États AFI ont rejoint le réseau PoC de l'OACI. Toutefois, certains États exigent la mise à jour de leur point de contact.

4.1.8 Objectif 8: Tous les États aient élaboré des politiques appropriées d'attraction, de développement et de rétention des ressources humaines d'ici la fin de 2017.

Réalisé à 58%. Il reste beaucoup à faire pour parvenir à une prise de conscience et à un engagement politiques adéquats. Dans de nombreux États, ce n'est pas par manque de ressources financières, mais plutôt à cause de l'absence de priorité accordée à la sûreté de l'aviation civile. La CAFAC veillera à ce que cette question soit abordée dans le cadre de la révision de la PAAC, qui est en cours.

4.1.9 Objectif 9: Tous les États développent des capacités durables de formation en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation d'ici fin 2023.

30% de conformité. L'engagement avec les 8 CFSA de la région AFI suivants se poursuit en vue d'élaborer des cours sur mesure pour aider les États à satisfaire les exigences de l'élément crucial 4: (AESA, Nairobi, Kenya; ACSA, Johannesburg (Afrique du Sud); ERNAM, Dakar (Sénégal) et Douala (Cameroun); FAAN, Lagos (Nigéria); Égypte, Casablanca (Maroc) et Tunisie).

4.1.10 Objectif 10: Tous les États ne délivrent que des passeports lisibles à la machine (PLM), conformément au Doc 9303 de l'OACI – Documents de voyage lisibles à la machine, et s'assurent du retrait de la circulation de tous les passeports non lisibles à la machine d'ici la fin de 2017.

Selon les résultats de l'enquête de l'a CAFAC, 91% de l'objectif a été atteint, tandis que les dossiers de l'OACI indiquent que tous les États africains émettent actuellement des PLM.

4.1.11 Objectif 11: Tous les États investissent dans l'amélioration des sources fondamentales de données fiables, comme les systèmes d'enregistrement et de statistiques d'état civil, et établissent des procédures de communication des informations relatives aux documents de voyage volés, perdus et révoqués aux fins d'inclusion dans la base de données sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD) d'Interpol d'ici la fin de 2020.

Réalisé à 58%. Interpol a continué à sensibiliser les États africains sur les avantages et les bénéfices de l'utilisation de leur système de données sur les passeports perdus et volés, lors des deux dernières réunions du RASFALG-AFI.

4.1.12 Objectif 12: Au moins 50% de tous les États délivrent uniquement des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) aux réfugiés et personnes apatrides d'ici la fin de 2017 et tous les États d'ici la fin de 2020.

67 % réalisés. Les États sont invités à mettre en œuvre et à demander une assistance/des orientations, le cas échéant.

4.1.13 Objectif 13: Le taux d'adhésion de tous les États au Répertoire de clés publiques (RCP) s'élève à 30 % d'ici la fin de 2017, 70 % d'ici la fin de 2020 et 100% d'ici la fin de 2023.

L'OACI a enregistré 11 États membres au RCP à ce jour (Bénin, Botswana, Côte d'Ivoire, Égypte, Mali, Maroc, Nigeria, Seychelles, Tanzanie, Togo et Ouganda). Il est rappelé aux États qu'il faut répondre à la lettre d'État de l'OACI figurant sur la liste principale du RCP.

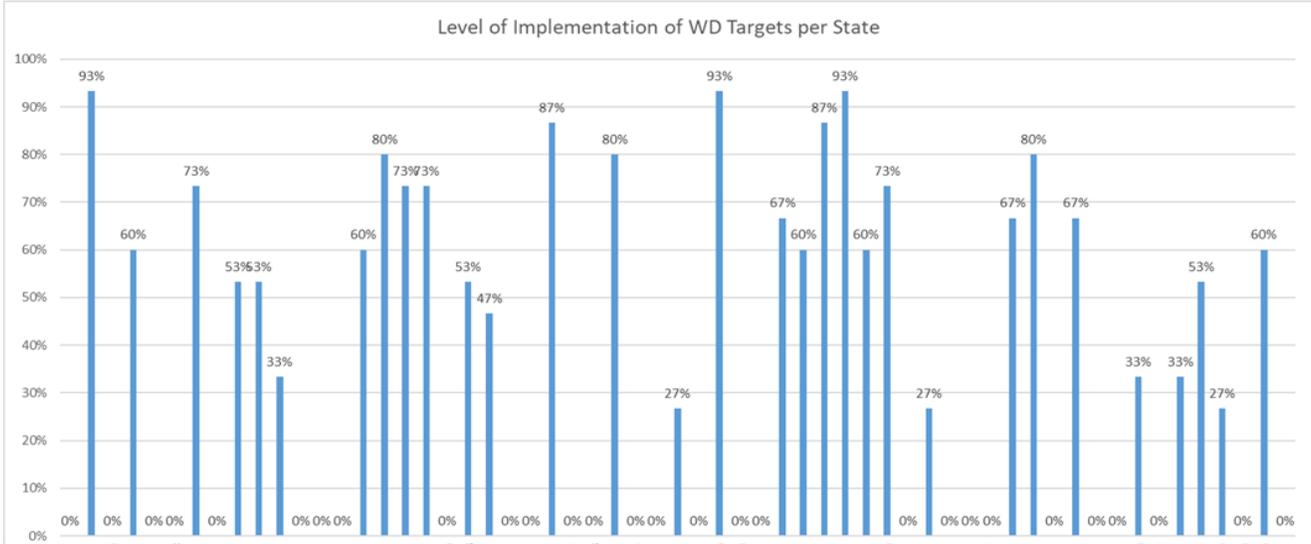
4.1.14 Objectif 14 : Tous les États introduisent dans leurs législations nationales respectives un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) conforme à la norme reconnue à l'échelle internationale (PAXLST) pour la transmission de RPCV d'ici la fin de 2020.

Selon les statistiques de l'OACI, seuls deux États mettent en œuvre le RPCV. Trois ateliers ont été organisés d'octobre 2019 à février 2020. Les États sont encouragés à tirer parti du projet Travel Program du Bureau des Nations unies pour la lutte contre le terrorisme.

4.1.15 Objectif 15: Tous les États prennent des mesures appropriées, d'ici la fin de 2023, pour renforcer leur aptitude à réaliser des évaluations de risques afin de protéger l'aviation civile contre tout scénario de menace possible, notamment (la liste n'est pas exhaustive) au moyen d'engins explosifs improvisés (EEI) portés par des personnes, de systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'EEI dans le fret, de menaces endogènes, etc.

Trois ateliers ont été organisés sur la période de juillet 2019 à janvier 2020. Toutefois, les autres États sont encouragés à profiter des ateliers disponibles pour atteindre un niveau de conformité optimal.

4.2 Le graphique ci-dessous montre le niveau de mise en œuvre de tous les objectifs par chaque État:



5. CONCLUSION

5.1 L'approche régionale visant à renforcer la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique par le biais du Plan AFI SECFAL de l'OACI établi en 2015 a permis d'améliorer considérablement la sûreté de l'aviation en et la facilitation Afrique et l'adoption de la Déclaration et des Cibles révisés de Windhoek devrait être fortement encouragée.

5.2 La collaboration entre la CAFAC et l'OACI, y compris la planification conjointe des missions d'assistance, l'optimisation des ressources et le renforcement des capacités au profit des États membres, a été fructueuse jusqu'à présent. Elle sera encore renforcée pour garantir l'efficacité de la mise en œuvre en cours des Cibles de Windhoek.

5.3 La mise en œuvre du système coopératif d'experts de la sûreté de l'aviation et de la facilitation (AFI-CES) de renforcement du fichier d'experts permettra d'améliorer l'assistance aux États et les efforts en vue de la mise en œuvre des Cibles de Windhoek et des mesures recommandées par de la sixième réunion des directeurs généraux de l'aviation civile (DGCA/6).

6. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

6.1 Le Comité directeur est invité à:

- a) Prendre note du contenu de la présente note de travail et de ses annexes ainsi que de la documentation associée;
- b) Examiner les amendements proposés à la Déclaration et aux Cibles de Windhoek révisés, pour les soumettre ensuite aux États membres afin qu'ils réfléchissent aux résultats de cette réunion et à leur approbation ultérieure par les organes de l'UA;
- c) Prendre note des progrès réalisés dans la mise en œuvre des Cibles de Windhoek;

- d) Exhorter les États membres africains à redoubler d'efforts et à fournir des informations actualisées sur les mesures prises pour atteindre les objectifs de la déclaration de Windhoek et les cibles fixées; et
- e) Inviter les États membres africains à désigner leurs experts en sûreté aérienne respectivement dans le cadre du Programme de coopération d'experts (AFI-CES), et les États ayant besoin d'une assistance technique à profiter du Programme et à demander une assistance technique dans le cadre du Programme.

AFRICAN UNION



الاتحاد الأفريقي

UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax : (251-11) 5525855
Website: www.africa-union.org

**CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE SUR LA SÛRETÉ ET LA FACILITATION DE
L'AVIATION EN AFRIQUE**

7 AVRIL 2016

WINDHOEK, RÉPUBLIQUE DE NAMIBIE

**DÉCLARATION DE WINDHOEK SUR LA SÛRETÉ ET LA
FACILITATION DE L'AVIATION EN AFRIQUE**

**DÉCLARATION DE WINDHOEK SUR
LA SÛRETÉ ET FACILITATION DE L'AVIATION EN AFRIQUE, 7
AVRIL 2016**

Nous, ministres africains responsables de la sûreté et de la facilitation de l'aviation civile, réunis à Windhoek, en République de Namibie, le 7 avril 2016, à l'occasion de la Conférence ministérielle sur la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique organisée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) sous les auspices de la Commission de l'Union africaine (CUA) ;

Ayant à l'esprit la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Ayant à l'esprit l'Acte constitutif de l'Union africaine (UA) adopté à Lomé, Togo, le 11 juillet 2000, en particulier ses articles 14, 15 et 16 qui confient à la CUA le rôle de coordination dans les secteurs des transports, des communications et du tourisme

Ayant à l'esprit le traité instituant la Communauté économique africaine signé à Abuja, au Nigeria, en juin 1991 ;

Ayant à l'esprit la Convention de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) sur la prévention et la lutte contre le terrorisme, adoptée à Alger (Algérie) le 14 juillet 1991 et entrée en vigueur le 6 décembre 2012, qui prévoit les conditions requises pour que la Commission de l'Union africaine puisse mettre en place un cadre permettant de répondre pleinement et efficacement aux menaces en constante évolution sur le continent, y compris l'aviation civile ;

Conscient de l'Agenda 2063 de l'UA, qui prévoit notamment la mise en œuvre de la décision de Yamoussoukro en vue de la création d'un marché unique du transport aérien africain (SAATM) et d'un accord de libre-échange continental africain (ZLECA), l'introduction d'un passeport africain délivré par les États membres, la mise à profit de la migration mondiale vers les passeports électroniques et la suppression de l'obligation de visa pour tous les citoyens africains dans tous les pays africains ;

Ayant à l'esprit la troisième conférence de l'UA des ministres responsables du transport aérien qui s'est tenue à Addis-Abeba, en Éthiopie, du 7 au 11 mai 2007, sous le thème « Réaliser un espace aérien unique, sûr et sécurisé pour le développement et l'intégration de l'Afrique », qui a adopté la déclaration sur la sûreté de l'aviation en Afrique et qui a ensuite été approuvée par la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA à Accra, au Ghana, le 29 juin 2007, par la décision EX.CL/Dec.359 (XI) et complétée par la politique spécifique contenue dans la politique africaine de l'aviation civile adoptée par la deuxième conférence de l'Union africaine des ministres des transports se sont réunis à Luanda, en Angola, du 21 au 25 novembre 2011 sur ce thème :

« Consolider le secteur des transports pour stimuler l'intégration économique en Afrique », approuvé par la Conférence des chefs d'État et de gouvernement de l'UA à Addis-Abeba du 23 au 27 janvier 2012 par la décision EX.CL/Dec.682 (XX) ;

Consciente des liens étroits entre les objectifs stratégiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et le programme des Nations unies pour le développement durable à l'horizon 2030, notamment en reconnaissant que la sécurité et la sûreté de l'aviation et la connectivité mondiale contribuent essentiellement au développement socio-économique ;

Ayant à l'esprit la troisième conférence de l'Union africaine des ministres responsables du transport aérien, qui s'est tenue du 7 au 11 mai 2007 à Addis-Abeba, en Éthiopie, et qui a adopté la déclaration sur la sûreté aérienne en Afrique, laquelle a ensuite été approuvée par l'Assemblée de l'UA en juin 2007 ;

Consciente de l'adoption de la déclaration d'Abuja sur la sûreté de l'aviation civile en Afrique par le Conseil des ministres africains en charge de la sûreté aérienne ainsi que les organisations régionales et internationales, le 13 avril 2010, dans laquelle ils ont affirmé leur engagement à prévenir les actes d'interventions illicites dans l'aviation civile sous toutes ses formes, une attention particulière étant accordée à la lutte contre les menaces terroristes contre l'aviation civile ;

Ayant à l'esprit la Conférence régionale sur la sûreté aérienne, qui s'est tenue à Dakar, au Sénégal, les 17 et 18 octobre 2011, où les États africains ont apprécié le rôle de chef de file de l'OACI et ont convenu d'intensifier la coopération pour renforcer la sûreté aérienne ;

Conscients de la politique africaine de l'aviation civile (AFCAP) adoptée par la deuxième conférence des ministres des transports de l'UA, à Luanda, en Angola, le 25 novembre 2011, et des stratégies et engagements développés dans la déclaration, approuvée ensuite par le sommet des chefs d'État et de gouvernement, à Addis-Abeba, en Éthiopie, le 27 janvier 2012 ;

Ayant à l'esprit la réunion des ministres africains des transports qui s'est tenue à Luanda, en Angola, du 21 au 25 novembre 2011, et qui a délibéré sur la sûreté aérienne et s'est accordée sur plusieurs questions, dont la nécessité de créer un groupe régional de sûreté aérienne et de mettre en place une unité de recherche antiterroriste au sein du Centre africain d'étude et de recherche sur le terrorisme et de coordonner la mise en œuvre de la déclaration et de la feuille de route d'Abuja ;

Conscient de la nouvelle Constitution de la CAFAC, une agence spécialisée de l'Union africaine, qui est entrée en vigueur **provisoirement le 11 mai 2010** ;

Conscient du rôle du Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) en tant que cadre pour le développement de l'Afrique ;

Tenant compte des résolutions du Conseil de sécurité des Nations unies : 1373 (2001) sur les *menaces à la paix et à la sécurité internationales causées par des actes terroristes* ; 1624 (2005) sur les *menaces à la paix et à la sécurité internationales* ; et 2178 (2014) sur les *menaces à la paix et à la sécurité internationales causées par des combattants terroristes étrangers* ;

Consciente des divers programmes, objectifs et cibles actuellement poursuivis dans le cadre de la campagne de l'OACI « Aucun pays laissé de côté » (NCLB), lancée en 2014 ;

Considérant que le Plan régional global de mise en œuvre pour la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique (AFI SECFAL) a été unanimement soutenu par les États lors de la réunion sur la sûreté de l'aviation de la région AFI à Dakar, Sénégal, le 28 mai 2014, approuvé lors de la 24^{ème} session plénière extraordinaire de la CAFAC, tenue du 1^{er} au 4 juillet 2014 à Dakar, Sénégal ; et approuvé par le Conseil de l'OACI en tant que programme de l'OACI lors de sa 203^{ème} session le 29 octobre 2014 ;

Considérant l'importance de la sûreté et de la facilitation de l'aviation dans le développement de l'industrie du transport aérien dans le monde entier, et son impact sur le développement économique national, en particulier en Afrique ;

Considérant l'impérieuse nécessité d'améliorer continuellement la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique et la nécessité de trouver d'urgence une solution immédiate et durable aux insuffisances de la sûreté aérienne ;

Félicitant l'OACI pour son assistance technique continue à l'Afrique, y compris la mise en place Le plan AFI SECFAL et la création du Groupe régional africain pour la sûreté et la facilitation de l'aviation (RASFALG-AFI) et du système de coopération entre experts (AFI CES) ;

Ayant examiné le rapport des experts qui se sont réunis à Windhoek, en Namibie, du 4 au 7 avril 2016.

Préoccupé par :

1. Les récentes attaques terroristes contre la sûreté aérienne ;
2. Les défis de la sauvegarde de l'aviation civile internationale dans un environnement exigeant en matière de sûreté aérienne ;
3. Les pouvoirs d'exécution insuffisants attribués à l'autorité compétente désignée pour la surveillance de la sûreté aérienne ;
4. L'insuffisance des ressources financières pour assurer le développement et la mise en œuvre efficaces de la législation et des règlements primaires sur la sûreté et la facilitation de l'aviation ;
5. L'insuffisance des capacités et des moyens des États pour faire face à un environnement sécuritaire précaire, aux zones de conflit, aux menaces nouvelles et émergentes, y compris les menaces internes, les insurgés et les activités des groupes criminels transnationaux ;
6. Les niveaux insuffisants de mise en œuvre effective des éléments essentiels d'un système de surveillance de la sûreté aérienne, de conformité avec les SARP de l'OACI liés aux annexes 17 et 9 de l'OACI, de mise en œuvre des plans d'action corrective des États ;
7. Les programmes nationaux insuffisamment efficaces : Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP), Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP), Programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NCASQCP) et Programme national de facilitation du transport aérien (NATFP) ;
8. Le fonctionnement insuffisant des comités nationaux de sûreté aérienne et de facilitation du transport aérien et les difficultés liées à la mise en place d'un mécanisme national de coordination pour la facilitation et la sûreté aérienne ;
9. La faible culture de sûreté et de facilitation ;
10. Le nombre insuffisant de professionnels de la sûreté aérienne compétents/qualifiés ;
11. Le faible niveau de participation des États au répertoire de clés publiques (PKD) de l'OACI ;
12. Les défis de l'harmonisation et de l'intensification de l'assistance et des efforts de renforcement des capacités ;
13. L'insuffisance des orientations et de la formation pour la mise en œuvre des dispositions relatives à la sûreté de l'annexe 9 - *Facilitation* ;
14. L'insuffisance des systèmes et des outils pour la lecture et la vérification efficaces et sûres des documents de voyage lisibles à la machine (MRTD) aux frontières, y compris l'utilisation du répertoire de clés publiques de l'OACI et de la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage volés et perdus (SLTD) ; et

15. La lenteur de la mise en œuvre des exigences de la résolution 2178 (2014) du Conseil de sécurité en matière de contrôle des frontières et de sûreté aérienne, y compris l'utilisation de l'information préalable sur les voyageurs (IPV) ; et

Rappel :

1. L'importance du transport aérien dans le développement économique du continent, en particulier l'accroissement des interactions entre les peuples qui en découle, et la création de richesses résultant des diverses formes d'échanges ainsi facilitées
2. Le rôle de l'OACI dans la promotion du développement de l'aviation civile internationale ;

Réaffirmant :

1. La pressante nécessité de mettre en œuvre des stratégies nationales, régionales et continentales en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation sur le continent africain en vue de promouvoir l'aviation comme un mode de transport viable qui favorise le développement et l'intégration de l'Afrique ;
2. La nécessité de mettre pleinement en œuvre le protocole de coopération (MOC) entre la CUA, la CAFAC et l'OACI ; et

Saluant les diverses initiatives entreprises par les organisations sectorielles du continent et par les Communautés économiques régionales (CER) et leurs partenaires ;

Prenons l'engagement de :

1. Assurer un engagement politique au niveau national, régional et continental en faveur de la sûreté et de la facilitation de l'aviation ;
2. Respecter les obligations de nos États en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), notamment en assurant une surveillance efficace de la sûreté aérienne ;
3. Assurer la mise en œuvre des objectifs politiques, des engagements, des règlements et des stratégies en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation tels qu'adoptés dans l'AFCAP ;
4. Veiller à ce que la sûreté aérienne soit dûment prise en compte dans les plans nationaux de développement des États ;
5. Accélérer la mise en place et le renforcement d'autorités compétentes dotées d'une surveillance réglementaire indépendante suffisante en matière de sûreté aérienne ;
6. Assurer la mise à disposition d'un financement durable et d'autres ressources pour assurer une surveillance efficace de la sûreté aérienne et la mise en œuvre de mesures de facilitation liées à la sûreté et à la sécurité aérienne ;
7. Veiller à ce que les dispositions des annexes 17 et 9 de l'OACI relatives à la création de comités nationaux de sûreté de l'aviation civile (NCASC) et de comités nationaux de facilitation du transport aérien (NATFC) soient mises en œuvre ;

8. Assurer le développement de programmes nationaux durables au sein des États, notamment le programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP), le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP), le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NCASQCP) et le programme national de facilitation du transport aérien (NATFP);

9. Soutenir la mise en œuvre effective de la stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté aérienne de l'OACI, le plan global de mise en œuvre régionale pour la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique (plan AFI SECFAL) ;

10. Soutenir la CAFAC, en tant qu'institution spécialisée dans toutes les questions relatives à l'aviation civile, dans ses activités visant à faciliter l'assistance en matière de sûreté aérienne par le biais du système de coopération entre experts (AFI CES), qui vise à fournir une assistance technique aux États africains pour remédier aux insuffisances constatées en matière de sûreté aérienne et améliorer la sûreté conformément aux objectifs fixés dans la présente déclaration. ~~et en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.~~

11. Veiller à la résolution rapide de tous les problèmes graves de sûreté (SSeC) et des lacunes identifiées dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté aérienne - Approche de surveillance continue (USAP-CMA) et veiller à l'augmentation progressive du taux de mise en œuvre effectif (EI) des huit éléments critiques de surveillance de la sûreté aérienne de l'OACI pour qu'il ne soit pas inférieur à la moyenne mondiale ;

12. Promouvoir l'introduction d'options de libre-service dans les aéroports afin d'augmenter le débit des passagers et de réduire l'encombrement des zones vulnérables ;

13. Assurer la mise en œuvre effective des exigences de la résolution 2178 (2014) du Conseil de sécurité en matière de contrôle des frontières et de sûreté aérienne, y compris l'utilisation des informations préalables sur les voyageurs (API) ;

14. Assurer l'inclusion des solutions de filtrage de la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage volés et perdus (SLTD) dans le plan AFI SECFAL ;

15. Soutenir et encourager l'extension du système de communication mondial sécurisé d'INTERPOL (I-24/7) au-delà des Bureaux centraux nationaux (BCN) et, plus important encore, aux points de contrôle aux frontières pour l'accès et l'utilisation efficace de la base de données SLTD ;

16. Assurer la coordination avec les autorités compétentes pour le retrait de tous les passeports non lisibles à la machine (MRP) de la circulation ;

17. Accroître l'utilisation efficace du réseau des points de contact de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (PoC) pour le partage d'informations en temps réel ;

18. Assurer la disponibilité et le maintien d'un nombre suffisant de professionnels compétents et qualifiés dans le domaine de la sûreté aérienne et de la facilitation ;

19. Mettre des ressources à la disposition de la CAFAC pour lui permettre de s'acquitter efficacement de ses responsabilités en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation ;

20. Coordonner avec les autorités compétentes la réalisation d'évaluations des risques concernant

les menaces qui pèsent sur l'aviation civile ;

21. Coopérer et collaborer au niveau régional et bilatéral pour partager des informations, ainsi que pour fournir une assistance technique
22. Promouvoir la coopération sous-régionale dans le domaine de la sûreté aérienne et de la formation à la facilitation.

Décidons de :

1. Adopter les objectifs en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation annexés à la présente déclaration et veiller à la mise en œuvre du plan AFI SECFAL de l'OACI qui vise à renforcer la sûreté et la facilitation de l'aviation de manière durable ;
2. Demander au secrétariat de la CAFAC de mettre en place des mécanismes efficaces de suivi, d'évaluation et de production et soumission de rapports pour la présente déclaration et les objectifs qui y sont fixés ;
3. Prendre les mesures nécessaires pour ratifier toutes les conventions internationales sur la sûreté et la Facilitation aériennes ;
4. Assurer une participation active des ministres concernés aux réunions de haut niveau sur la sûreté aérienne et la facilitation
5. Assurer une participation active à tous les événements de l'OACI et de la CAFAC qui favorisent la sûreté et de facilitation aérienne ;

Lançons un appel solennel à l'OACI, à la Commission économique des Nations unies pour l'Afrique (CEA), à la Banque africaine de développement (BAD), à la Banque mondiale (BM) et à tous les partenaires et organisations de développement de l'aviation civile pour qu'ils soutiennent les programmes de l'UA en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation ;

Exhortons les États africains et les communautés économiques régionales (CER) à favoriser la coopération dans le sous-secteur du transport aérien ;

Exhortons les États qui fabriquent des équipements et des logiciels de facilitation et de sûreté aérienne à lever toutes les restrictions à la vente et à l'exportation de ces équipements et logiciels afin de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ;

Appelons les États africains à fournir des ressources et à soutenir la mise en œuvre du plan AFI SECFAL de l'OACI ; la présente déclaration et les objectifs qui y sont fixés ; et

Demandons à la CUA de soumettre pour approbation la présente déclaration à la prochaine Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA.

Fait et adopté à Windhoek, République de Namibie, en ce XXe jour d'avril 2020.

Les objectifs proposés de Windhoek sont alignés sur le plan mondial de sûreté aérienne

N°	Objectifs existants	Nouvelles cibles	Justification / Commentaires	Activités proposées	Entité responsable	Résultats escomptés
1	Un minimum de cinquante pour cent des États africains atteignent au moins la moyenne mondiale de mise en œuvre effective(EI) des EC d'ici 2017, 75 % des États l'atteignent d'ici 2020 et tous les États africains d'ici fin 2023.	Un minimum de a) 80 % des États africains atteignent plus de 65 % de mise en œuvre effective des éléments critiques d'ici 2020 ; b) 90 % des États africains atteignent plus de 80 % d'ici 2023 ; c), 100 % des États africains atteignent plus de 90 % d'ici 2030.	Ces délais sont alignés sur l'objectif du GAsEP. Le GAsEP a été approuvé par le Conseil de l'OACI le 15 novembre 2015.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Établir un cadre pour permettre la rectification des lacunes identifiées dans le cadre de l'USAP-CMA et mettre en œuvre des mesures de réponse immédiate</i> • <i>Analyser les données nationales de contrôle de la qualité pour les identifier.</i> <i>Les questions de mise en œuvre qui sont systémiques et qui nécessitent une attention au niveau fondamental.</i> • <i>Encourager l'élaboration de plans d'action et l'identification de canaux possibles d'assistance, de formation ou de transfert de connaissances pour soutenir les audits de l'USAP-CMA.</i> • <i>Élaborer un programme d'évaluation et d'assistance technique afin de suivre et de promouvoir efficacement la mise en œuvre de cet objectif.</i> 	La CAFAC et les États	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Amélioration de l'EI des EC par les États régionaux.</i> • <i>Mise en œuvre efficace des programmes de sûreté aéroportuaire.</i>

2	De toute urgence, des mesures appropriées sont prises immédiatement pour répondre à tous les	De toute urgence, des mesures appropriées sont prises immédiatement pour répondre à tous les	L'objectif est lié à la priorité n°. 1 du GAsEP : « Menace et risque. »	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Renforcer la mise en œuvre de l'assistance aux États ayant des SSEC, en priorité, conformément</i> 	CAFAC, OACI, États,	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Résolution en temps utile des SSEC.</i>
---	--	--	---	---	---------------------	--

N°	Objectifs existants	Nouvelles cibles	Justification / Commentaires	Activités proposées	Entité responsable	Résultats escomptés
	problèmes graves de sûreté importants (SSeC) existant dans la région et tout nouveau SSeC est résolu dans les 3 mois suivant la notification par l'OACI.	problèmes graves de sûreté importants (SSeC) existant dans la région et tout nouveau SSeC est résolu dans les 3 mois suivant la notification par l'OACI.		<i>au programme mentionné dans l'objectif 1 ci-dessus.</i>	<i>Partenaires</i>	
3	Des autorités appropriées, dotées de rôles clairement définis et de ressources durables, sont désignées pour exercer des fonctions de surveillance de la sûreté et de la facilitation de l'aviation dans au moins 50 % des États africains d'ici 2017 et dans tous les États africains d'ici fin 2020.	Renforcement des autorités compétentes avec des ressources adéquates pour assurer une mise en œuvre efficace des fonctions de contrôle de la sûreté et de la facilitation de l'aviation dans tous les États africains d'ici à la fin de 2020.	Cet objectif est lié à la priorité 4 du GAsEP. Tous les États ont déjà mis en place des autorités appropriées, mais ils ne disposent pas de ressources suffisantes pour la mise en œuvre des activités de surveillance (résultats d'audit, CE 4 à 8).	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Mener des missions de sensibilisation et plaider pour un engagement politique au niveau de l'État.</i> • <i>Activités de suivi pour déterminer les résultats/impact.</i> 	<i>La CAFAC et les États</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Des ressources suffisantes pour assurer une mise en œuvre efficace des fonctions de contrôle.</i>
4	D'ici 2017, tous les États disposent des programmes nationaux suivants, écrits et approuvés : Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP), Programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile	D'ici la fin de 2020, tous les États disposent des programmes nationaux suivants, écrits et approuvés : Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP), Programme national de contrôle de la	Cet objectif n'est pas directement abordé par le GAsEP, mais peut être lié à la priorité 4 du GAsEP. L'objectif a été reporté à 2020 car quelques États	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Répondre aux besoins d'assistance de l'AVSEC et du FAL en fonction des demandes des États.</i> • <i>Mettre en place un mécanisme souple pour le maintien des programmes nationaux.</i> • <i>Organiser et mener des</i> 	<i>LA CAFAC et les États</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Approuvé et mis en œuvre des programmes nationaux.</i>

	(NCASQCP), Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP) et Programme national de facilitation du transport aérien (NATFP).	qualité de la sûreté de l'aviation civile (NCASQCP), le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP), et Programme national de facilitation du transport aérien (NATFP).	africains ne l'ont pas encore réalisé. Données USAP pour les États AFI audités par l'OACI : NCASP (3.1.1) : 12,90% NCASQCP (3.4.4) : 77,42% NCASTP (3.1.7) : 77,42 NATSFP (annexe 9, 8.17) : 64,52%.	<i>formations sur le développement de programmes de sûreté et de facilitation.</i>		
5	Les États mettent en place des comités nationaux de sûreté de l'aviation civile (NCASC) et des comités nationaux de facilitation du transport aérien civil (NATFC) fonctionnels d'ici à la fin de 2020.	D'ici à la fin de 2020, tous les États africains devront avoir mis en place des comités nationaux de sûreté de l'aviation civile (NCASC) et des comités nationaux de facilitation du transport aérien civil (NATFC) fonctionnels.	N'est pas directement abordé par le GAsEP, mais peut être lié au pilier 5 du GAsEP. Environ 50 % des États africains n'ont pas encore atteint cet objectif.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Sensibiliser les États et leur apporter un soutien politique pour qu'ils mettent en place des comités nationaux efficaces.</i> 	<i>La CAFAC et les États</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Création de comités nationaux fonctionnels.</i>
6	Des processus de gestion des risques de sûreté, qui tiennent compte de la déclaration sur le contexte des risques de l'OACI et des procédures de réponse aux crises, sont mis en place dans tous les États d'ici la fin de 2020.	D'ici à la fin de 2023, tous les États devront avoir mis en place des processus de gestion des risques pour la sûreté, qui tiennent compte de la déclaration sur le contexte des risques de l'OACI et des procédures de réponse aux crises.	Cet objectif est lié au premier résultat prioritaire du GAsEP : « Améliorer la sensibilisation et la réponse aux risques. »	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Promotion de la sensibilisation aux risques grâce à l'organisation d'ateliers, de formations et de séminaires.</i> • <i>Examen des rapports des résultats d'audit de l'USAP CMA pour déterminer les lacunes existantes.</i> 	<i>États, CAFAC et partenaires</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Une méthodologie efficace d'évaluation des risques de sûreté établie par les États.</i> • <i>Amélioration de la mise en œuvre efficace des éléments critiques des systèmes étatiques de surveillance de la sûreté (EI).</i>

			Performance des États selon les résultats de l'audit USAP- CMA de l'OACI : Gestion des risques 62 % Gestion des crises 76,88 %	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Effectuer des évaluations des risques au niveau national et régional pour déterminer le niveau de menace.</i> 		<ul style="list-style-type: none"> • <i>Mise en œuvre efficace des mesures de sûreté préventives.</i>
7	Tous les États rejoignent le réseau de points de contact pour la sûreté de l'aviation (PoC) de l'OACI d'ici la fin de 2017.	Tous les États doivent régulièrement mettre à jour le réseau PoC et promouvoir son utilisation pour améliorer le mécanisme régional de partage de l'information.	Cet objectif est lié à l'action prioritaire 1.1 du GAsEP. « Examiner régulièrement la situation de la menace mondiale et améliorer la diffusion des conseils sur les menaces et les risques. » Le réseau PoC est de plus en plus utilisé pour distribuer des informations importantes liées à la sûreté.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Encourager les États à utiliser le réseau PoC.</i> • <i>Fournir des conseils et encourager les États membres qui n'ont pas rejoint le réseau de points de contact AVSEC.</i> • <i>Compiler les rapports périodiques des bureaux régionaux de l'OACI sur la participation au réseau PoC.</i> • <i>Fournir à l'OACI et à la CAFAC une liste actualisée des points de contrôle.</i> • <i>Fournir l'infrastructure nécessaire pour faciliter la mise en œuvre du réseau PoC.</i> 	CAFAC, OACI et États	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Le réseau PoC est régulièrement mis à jour et utilisé.</i>
8	Tous les États élaborent des politiques appropriées pour attirer, développer et retenir les ressources humaines d'ici à la fin de 2017.	Tous les États élaborent des politiques appropriées pour attirer, développer et retenir les ressources humaines d'ici à la fin de 2023.	Cet objectif est lié au résultat prioritaire 2 du GAsEP : « Développer la culture de la sûreté et les capacités humaines. »	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Veiller à ce qu'un financement suffisant soit fourni pour un personnel de sûreté solide, formé et motivé.</i> 	CAFAC, États et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Professionnalisation des ressources humaines.</i> • <i>Amélioration des performances au travail.</i> • <i>Utilisation optimale des ressources.</i> • <i>Réduction du taux de rotation du personnel de sûreté.</i>

9	Tous les États développent des capacités durables de formation en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation d'ici à la fin de 2023. Il peut s'agir d'adapter les cours existants aux besoins locaux, de développer des formations en ligne et des formations mixtes, et de former des concepteurs de cours.	Tous les États développent des capacités durables de formation en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation d'ici à la fin de 2023. Il peut s'agir d'adapter les cours existants aux besoins locaux, de développer des formations en ligne et des formations mixtes, et de former des concepteurs de cours.	Cet objectif est lié au résultat prioritaire 2 du GAsEP : « Développer la culture de la sûreté et les capacités humaines. » Un certain nombre d'ateliers et de cours de formation ont été organisés pour aider les États à atteindre cet objectif.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Encourager les centres de formation à la sûreté aérienne (ASTC) à partager leurs ressources, notamment l'élaboration des programmes d'études, les instructeurs et les programmes d'échange.</i> • <i>Soutenir l'élaboration de matériel de formation sur les menaces nouvelles et émergentes.</i> 	CAFAC, ASTC des États et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Amélioration de la qualité de la formation.</i> • <i>Mise en œuvre efficace du programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile.</i>
10	Tous les États délivrent uniquement des passeports lisibles à la machine (MRP) conformément au Doc 9303 de l'OACI - Documents de voyage lisibles à la machine et veillent à ce que tous les documents non MRP soient retirés de la circulation d'ici la fin de 2017.	Tous les États ne délivrent que des passeports lisibles à la machine (MRP) conformément au Doc 9303 de l'OACI - Documents de voyage lisibles à la machine - d'ici à la fin de 2020.	L'objectif a été atteint par 97 % des États audité par l'OACI.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Envoyer des rappels périodiques aux États non conformes et fournir une assistance, le cas échéant.</i> 	CAFAC	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Seuls les MRP émis par les États.</i>

N°	Objectifs existants	Nouvelles cibles	Justification / Commentaires	Activités proposées	Entité responsable	Résultats escomptés
11	Tous les États investissent dans l'amélioration des sources de base de données fiables, telles que les systèmes d'état civil et de statistiques de l'état civil, et établissent des procédures pour la communication d'informations sur les documents de voyage volés, perdus ou révoqués, afin de les inclure dans la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage volés et perdus (SLTD) d'ici à la fin de 2020.	Tous les États investissent dans l'amélioration des sources de base de données fiables, telles que les systèmes d'état civil et de statistiques de l'état civil, et établissent des procédures pour la communication d'informations sur les documents de voyage volés, perdus ou révoqués, afin de les inclure dans la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage volés et perdus (SLTD) d'ici à la fin de l'année 2023.	L'objectif n'est pas abordé par le GAsEP. 45 % des États AFI audités par l'OACI ont atteint l'objectif en ce qui concerne la mise en place de procédures de communication d'informations sur les SLTD.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Améliorer la coordination entre les AAC et les autorités compétentes en ce qui concerne la fiabilité des systèmes d'enregistrement de l'état civil et des statistiques de l'état civil.</i> • <i>Investir dans l'amélioration des sources de base de données fiables, telles que les systèmes d'état civil et de statistiques de l'état civil.</i> • <i>Établir des procédures, selon les besoins, et fournir des informations à l'OACI sur les mesures prises en vue de la mise en œuvre de la base de données SLTD d'INTERPOL.</i> • <i>Sensibiliser les États et les amener à collaborer pour un bon système d'enregistrement de l'état civil.</i> 	LA CAFAC et les États	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Obtention de données fiables.</i> • <i>Mise en place d'un système de communication d'informations sur les SLTD.</i>
12	Au moins cinquante pour cent de tous les États délivrent uniquement des documents de voyage lisibles à la machine (MRTD) aux réfugiés et aux apatrides d'ici la fin de 2017 et tous les États d'ici la fin de 2020.	Tous les États ne délivrent que des documents de voyage lisibles à la machine (MRTD) aux réfugiés et aux apatrides d'ici à la fin de 2023.	L'objectif n'est pas abordé par le GAsEP. 41 % des États AFI audités par l'OACI ont atteint l'objectif.	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Établir des procédures et fournir des informations à l'OACI sur les mesures prises.</i> • <i>Fournir une assistance aux États selon les besoins.</i> 	CAFAC, OACI et États	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Seuls les MRTD sont délivrés aux réfugiés et aux apatrides.</i>

N°	Objectifs existants	Nouvelles cibles	Justification / Commentaires	Activités proposées	Entité responsable	Résultats escomptés
13	Au moins trente pour cent de tous les États adhèrent au répertoire de clés publiques (PKD) d'ici la fin de 2017, au moins 70 % d'ici la fin de 2020 et tous les États d'ici la fin de 2023.	Au moins cinquante pour cent de tous les États adhèrent au répertoire de clés publiques (PKD) d'ici la fin de 2023, et tous les États d'ici la fin de 2030.	<p>L'objectif n'est pas abordé par le GAsEP.</p> <p>Seuls 16 % des États audités par l'OACI ont adhéré au PKD au 31 octobre 2019.</p> <p>L'un des défis identifiés est le coût de l'adhésion au PKD.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Envisager un mécanisme de financement pour aider les États à rejoindre la KPD.</i> • <i>Mener une campagne de sensibilisation par le biais du plan AFI SECFAL et du programme de travail connexe, de la déclaration et des objectifs de Windhoek et promouvoir l'adhésion au PKD de l'OACI.</i> • <i>Organiser des séminaires/ateliers de renforcement des capacités sur la stratégie ADPIC de l'OACI aux niveaux régional et national.</i> 	LA CAFAC et les États	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Augmentation du nombre de membres du PKD.</i>
14	Tous les États devraient introduire dans leur législation nationale respective une disposition relative à l'information préalable sur les voyageurs (API) qui respecte la norme internationalement reconnue (PAXLST) pour la transmission de l'API d'ici à la fin de 2020.	Tous les États doivent mettre en œuvre l'information préalable sur les voyageurs (API) et le dossier passager (PNR) d'ici à la fin de 2023.	<p>L'objectif n'est pas abordé par le GAsEP.</p> <p>Sur les 51 États audités par l'OACI, 42% ont une disposition dans leur législation nationale respective sur l'API.</p> <p>Seuls deux États transmettent l'API.</p> <p>L'introduction d'un nouvel objectif en ce qui concerne les PNR est due au fait que la</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Organiser un séminaire sur l'API/PNR avec l'aide des partenaires.</i> • <i>Élaborer un cadre législatif approprié.</i> • <i>Mettre en place les ressources nécessaires à la mise en œuvre de l'API/PNR</i> 	CAFAC, OACI, États, partenaires	<ul style="list-style-type: none"> • <i>API/PNR mis en œuvre par tous les États</i>

N°	Objectifs existants	Nouvelles cibles	Justification / Commentaires	Activités proposées	Entité responsable	Résultats escomptés
			disposition de l'annexe 9 de l'OACI y afférente sera très prochainement contraignante pour les États, conformément à la résolution 2396 du Conseil de sécurité des Nations unies.			
15	Tous les États prennent les mesures appropriées pour développer leur capacité à effectuer des évaluations des risques afin de protéger l'aviation civile contre tout scénario de menace possible, y compris, mais sans s'y limiter, les engins explosifs improvisés portés par une personne (PBIED), les systèmes portatifs de défense aérienne (MANPADS), les EEI dans les bagages, les menaces internes, etc. d'ici 2023.	Tous les États prennent les mesures appropriées pour développer leur capacité à effectuer des évaluations des risques afin de protéger l'aviation civile contre tout scénario de menace possible, y compris, mais sans s'y limiter, les engins explosifs improvisés portés par une personne (PBIED), les systèmes portatifs de défense aérienne (MANPADS), les EEI dans les bagages, les menaces internes, etc. d'ici 2023.	Cet objectif est lié au premier résultat prioritaire du GASeP : « Améliorer la sensibilisation et la réponse aux risques. »	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Promotion de la sensibilisation aux risques par le biais d'ateliers et de séminaires.</i> • <i>Examen des rapports des résultats d'audit USAP CMA pour déterminer les lacunes existantes.</i> • <i>Effectuer des évaluations des risques au niveau national et régional pour déterminer le niveau de menace.</i> • <i>Identifier et évaluer les menaces nouvelles et émergentes et formuler des mesures d'atténuation (systèmes d'aéronefs téléguidés, MANPADS, menaces internes, menaces</i> 	<i>Les États et La CAFAC</i>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Méthodologie efficace d'évaluation des risques de sûreté et registre établi par les États.</i> • <i>Amélioration de la mise en œuvre effective des éléments critiques des systèmes de surveillance de la sûreté de l'État (EI)</i> • <i>Mise en œuvre efficace des mesures de sûreté préventives</i> • <i>Mesures en place pour atténuer les menaces nouvelles et émergentes (systèmes d'aéronefs téléguidés, MANPADS, menaces d'initiés, menaces pour la sûreté du côté ville, cyber-menace, etc.)</i>

				<i>pour la sûreté côté ville, cyber- menace, etc.) conformément à la déclaration de l'OACI sur le contexte des risques.</i>		<i>conformément à la déclaration de l'OACI sur le contexte des risques.</i>
--	--	--	--	---	--	---

16		<p>Objectif 16 Tous les États prennent les mesures appropriées pour développer une forte culture de la sûreté à tous les niveaux au sein des organisations d'ici 2023.</p>	<p>L'action prioritaire 2 du GAsEP « Développer la culture de la sûreté et les capacités humaines » n'est pas incluse dans les objectifs des déclarations de Windhoek</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Promouvoir l'élaboration de programmes de sensibilisation à la sûreté, notamment des formations, des ateliers et des séminaires qui favorisent efficacement une culture positive de la sûreté.</i> • <i>Veiller à ce que les programmes nationaux de contrôle de la qualité comportent des dispositions permettant de contrôler efficacement la mise en œuvre de la culture de sûreté.</i> • <i>Encourager la culture du signalement de tous les incidents liés à la sûreté par toutes les parties prenantes.</i> • <i>Envisager la possibilité d'introduire des incitations pour ceux qui fournissent des informations sur les incidents de sûreté.</i> 	<p>États, CAFAC, OACI et partenaires</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Renforcement de la culture de la sûreté.</i> • <i>Allocation efficace des ressources en matière de sûreté.</i> • <i>Les mesures mises en place pour les incidents sont rapidement signalées.</i> • <i>Réduction des incidents de sûreté.</i>
17		<p>Objectif 17 Tous les États fixent des spécifications techniques</p>	<p>Action prioritaire 3 du GAsEP : « Améliorer les</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Mener des activités de sensibilisation pour promouvoir l'utilisation de technologies</i> 		<ul style="list-style-type: none"> • <i>Augmentation des capacités de détection.</i>

N°	Objectifs existants	Nouvelles cibles	Justification / Commentaires	Activités proposées	Entité responsable	Résultats escomptés
		minimales pour les équipements de sûreté et autres moyens innovants de techniques de détection, les processus de certification et l'utilisation opérationnelle, y compris les facteurs humains, d'ici 2023.	ressources technologiques et favoriser l'innovation. »	<p>appropriées, y compris les considérations relatives aux facteurs humains.</p> <ul style="list-style-type: none"> Établir une identification détaillée des menaces pour chaque type d'équipement de sûreté. Organiser des ateliers sur les spécifications des équipements de sûreté. Fournir des plateformes de partage d'informations et évaluer les technologies disponibles sur chaque type d'équipement de sûreté. 	Les États et La CAFAC	<ul style="list-style-type: none"> Amélioration de la disponibilité des équipements de contrôle et autres équipements de sûreté et mise en œuvre efficace des procédures de sûreté.
18		<p>Objectif 18 Tous les États renforcent la collaboration entre eux et au sein des États afin d'atteindre plus rapidement et plus efficacement les principaux objectifs de sûreté.</p>	Action prioritaire 5 du GASeP : « Accroître la coopération et le soutien »	<ul style="list-style-type: none"> Coordonner la mise en œuvre des différentes déclarations régionales dans le domaine de la sûreté aérienne. Encourager la participation et le soutien des organismes régionaux et des États à la mise en œuvre des projets de sûreté aérienne. Solliciter le soutien de la Commission de l'Union africaine et de son organe technique pour la sûreté aérienne. Veiller à ce qu'une base de données régionale des centres de 	États, CAFAC et partenaires	<ul style="list-style-type: none"> Approche harmonisée de la mise en œuvre des SARP. Disponibilité des ressources pour soutenir la mise en œuvre et la coordination des programmes AVSEC. Sensibilisation accrue aux dispositions de la RCSNU relatives à la sûreté et à la facilitation de l'aviation.

N°	Objectifs existants	Nouvelles cibles	Justification / Commentaires	Activités proposées	Entité responsable	Résultats escomptés
				<p><i>formation et des experts en matière de sûreté aérienne soit établie et tenue à jour par les groupes régionaux AVSEC/FAL.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Encourager la mise en œuvre de la résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations unies et des objectifs/feuille de route du GAsEP auprès des entités locales impliquées dans la sûreté aérienne.</i> 		
19		<p>Objectif 19 Tous les États mettent en œuvre un plan d'action pour la déclaration de Windhoek et des objectifs alignés sur le GAsEP d'ici à la fin de 2030.</p>	<p>Cet objectif a été approuvé par le 29^e sommet de l'UA HOS qui s'est tenu les 3 et 4 juillet 2017.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Élaborer un modèle pour aider les États à élaborer le plan d'action pour les objectifs de sûreté et de facilitation de Windhoek.</i> • <i>Veiller à ce que les actions soient mises en œuvre dans tous les États conformément au plan d'action élaboré par les États.</i> • <i>Soumettre à la CAFAC l'état de la mise en œuvre deux fois par an, par le biais d'un système fiable et sécurisé.</i> • <i>Suivre la mise en œuvre du plan d'action et fournir des rapports d'avancement périodiques aux organes compétents.</i> 	<p>LA CAFAC et les États</p>	<ul style="list-style-type: none"> • <i>Outil disponible pour suivre la mise en œuvre des objectifs de Windhoek.</i> • <i>État de la mise en œuvre des plans d'action pour les objectifs de Windhoek enregistré et disponible.</i>

NB : Les statistiques de l'OACI fournies dans ce document sont valables au 31 octobre 2019.