



OACI

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



## **SOMMAIRE DU PLAN AFI SECFAL**

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est une institution spécialisée des Nations Unies chargée de s'assurer que les États membres appliquent les normes et pratiques recommandées (SARP) en matière d'aviation civile de manière harmonisée pour faciliter la croissance continue de l'aviation. La sûreté et la facilitation sont essentielles à la pérennité de l'aviation civile et représentent des facteurs clés pour le développement rapide de l'économie mondiale.

Le Plan pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (AFI SECFAL) a bénéficié du soutien unanime des États lors de la réunion sur la sûreté de l'aviation en Afrique, tenue à Dakar (Sénégal) le 28 mai 2014. Ensuite, il a été entériné lors de la 24<sup>e</sup> session plénière extraordinaire de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), qui s'est tenue du 1<sup>er</sup> au 4 juillet 2014 à Dakar (Sénégal). Au cours de cette session, les États AFI ont en outre demandé que l'Organisation approuve le Plan en tant que programme de l'OACI.

À sa 203<sup>e</sup> session, le Conseil de l'OACI a approuvé le Plan AFI SECFAL en tant que programme de l'OACI et a demandé que le Président du Comité directeur rende compte périodiquement des activités et des progrès du Programme AFI SECFAL au Conseil de l'OACI par l'entremise du Secrétaire général.

L'objectif général visé par le Plan AFI SECFAL est d'améliorer la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique de manière durable.

### **Références**

- |             |  |
|-------------|--|
| C-WP/14181  | <i>Initiative AFI pour la sûreté et la facilitation</i>  |
| C-DEC 203/2 | Décision du Conseil de l'OACI approuvant l'Initiative AFI SECFAL en tant que programme de l'OACI |
|             | Note de travail présentée par l'Ouganda à la réunion AFI SECFAL à Dakar                          |
|             | Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique                 |

## Table des matières

<b>1. CONTEXTE .....</b>	<b>1</b>
1.1 Vue d'ensemble de la situation.....	1
1.2 Obstacles communs conduisant à des compromis quant à la conformité dans les domaines de la sûreté de l'aviation (AVSEC) et de la facilitation (FAL) dans la région Afrique.....	3
<b>2. DESCRIPTION DU PLAN .....</b>	<b>3</b>
2.1 Objectifs .....	3
2.2 Aperçu du Plan .....	4
2.3 Produits et résultats attendus .....	4
2.4 Lien entre le Plan AFI SECFAL et l'objectif stratégique de l'OACI se rapportant à la sûreté de l'aviation et à la facilitation .....	5
2.5 Contraintes et risques.....	6
<b>3. GESTION ET MISE EN ŒUVRE DU PLAN.....</b>	<b>6</b>
3.1 Gestion.....	6
3.2 Rôles et responsabilités .....	7
3.3 Besoins financiers et gestion .....	7
3.4 Calendrier et étapes clés .....	8
3.5 Identification des parties prenantes.....	8
3.6 Coordination avec d'autres programmes et plans pertinents .....	9
3.7 Stratégie de communication .....	9
<b>4. BESOINS EN RESSOURCES, PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES ET FINANCEMENT .....</b>	<b>9</b>
4.1 Besoins en ressources .....	9
4.2 Prévisions budgétaires.....	9
4.3 Modalités de financement.....	9
4.4 Budget prévu et plan de travail.....	9
<b>5. SURVEILLANCE ET ÉVALUATION.....</b>	<b>10</b>
5.1 Système de surveillance et de compte rendu .....	10
5.2 Évaluation.....	10
Appendice A – Acronymes .....	11
Appendice B – Gestion et mise en œuvre (objectifs, résultats et activités).....	12
Appendice C – Acteurs clés - Partenaires .....	21
Appendice D – Ressources supplémentaires requises pour appuyer le Plan (estimation).....	23
Appendice E – Responsabilités en matière de surveillance et de compte rendu .....	24

## 1. CONTEXTE

### 1.1 Vue d'ensemble

1.1.1 Au cours des dernières années, le marché de l'aviation mondiale a connu une forte croissance. Le trafic de passagers dans la région Afrique ne fait pas exception et il devrait augmenter de plus de 4,8 pour cent en 2015. Cette tendance devrait se poursuivre, selon les prévisions de croissance économique soutenue pour le continent.

1.1.2 De nombreuses activités visant à améliorer la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique ont été parrainées et mises en œuvre par diverses parties prenantes, notamment les États ainsi que les organisations sous-régionales, régionales et internationales. Ces activités ont principalement pris la forme d'initiatives indépendantes axées sur des composantes spécifiques de la sûreté de l'aviation et de la facilitation. Aujourd'hui, un nombre croissant d'États donateurs et d'établissements de prêt appellent à un effort d'assistance coordonné, permettant aux décideurs politiques et à la communauté des donateurs de travailler dans un cadre stratégique commun définissant priorités et objectifs sous l'égide de l'OACI. Même si des résultats notables ont été obtenus par le passé, permettant une croissance des activités aéronautiques, leur durabilité a été fréquemment mise en doute.

1.1.3 L'analyse des résultats du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI, ainsi que d'autres sources d'information, fait ressortir que la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique témoignent souvent encore de lacunes systémiques et persistantes dans les domaines de la réglementation, de la supervision et de l'exploitation qui entraînent une mise en œuvre non satisfaisante des normes définies dans l'Annexe 17 — *Sûreté* de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) et des normes en matière de sûreté énoncées dans l'Annexe 9 — *Facilitation* ainsi qu'une réduction des risques inappropriée. Les difficultés rencontrées se rapportent à des défaillances des législations nationales (législation de base et règlements d'exploitation) et des dispositifs de gouvernance, à des infrastructures et des services inefficaces ou inadéquats, à des fonds insuffisants et à un manque de personnel qualifié.

1.1.4 L'aviation civile en Afrique fait également face à des problèmes de facilitation qui nuisent à l'efficacité et à la qualité des services aériens. En outre, seul un petit nombre d'États de la région ont élaboré des programmes nationaux de facilitation du transport aérien et établi des Comités nationaux de facilitation du transport aérien.

1.1.5 L'ampleur du problème est aggravée par l'environnement de sécurité précaire, l'existence des zones de conflit et la présence croissante d'activités menées par des groupes de terroristes, d'insurgés et de criminels transnationaux dans un continent où de nombreux États sont confrontés à des défis considérables en ce qui concerne la conformité aux normes de l'OACI.

1.1.6 Comme le système d'aviation mondial dépasse les frontières nationales, la situation en Afrique risque d'avoir des incidences négatives sur les économies régionale et mondiale.

1.1.7 Au fil des ans, diverses initiatives ont été lancées et plusieurs déclarations ont été faites dans le but d'améliorer la sûreté de l'aviation et la facilitation, comprenant, entre autres :

- Le séminaire d'Agadir tenu en mai 2000, coparrainé par l'OACI et la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), visant à créer une

OACI	Plan AFI SECFAL		
<b>PLAN DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>Date : 20 avril 2015</b>	<b>Version finale</b>	Page 1

autorité de coordination unique pour la sûreté de l'aviation au niveau des aéroports ;

- L'OACI, en coopération avec l'Union africaine (UA) et la CAFAC, a tenu une conférence du 5 au 7 novembre 2007 à Addis-Abeba (Éthiopie), sur l'élaboration d'une feuille de route sur la sûreté de l'aviation en Afrique ;
- Le 13 avril 2010, à Abuja (Nigéria), les ministres chargés de la sûreté de l'aviation, de concert avec les organisations régionales et internationales, ont adopté la Déclaration d'Abuja sur la sûreté de l'aviation civile en Afrique dans laquelle ils ont affirmé leur engagement à prévenir toute forme d'intervention illicite contre l'aviation civile, en accordant une attention particulière à la riposte contre les menaces terroristes visant l'aviation civile ;
- À la suite de la Déclaration d'Abuja, le Groupe de travail AVSEC de la CAFAC (10-12 août 2010) a été chargé de la mise en œuvre de la feuille de route africaine sur la sûreté de l'aviation civile. Toutefois, la feuille de route africaine a rencontré de nombreuses difficultés quant à la mise en œuvre et n'a pas obtenu les résultats attendus ;
- Lors d'une conférence régionale sur la sûreté de l'aviation, qui s'est tenue les 17 et 18 octobre 2011 à Dakar (Sénégal), les États africains ont reconnu le rôle de chef de file de l'OACI et sont convenus d'intensifier la coopération pour améliorer la sûreté de l'aviation ;
- Les ministres africains des Transports se sont également réunis du 21 au 25 novembre 2011 à Luanda (Angola), pour débattre de la sûreté de l'aviation et sont convenus de la nécessité d'instaurer un Groupe régional de sûreté de l'aviation pour coordonner la mise en œuvre de la Déclaration et de la feuille de route d'Abuja ;
- La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), avec l'appui du Bureau Afrique occidentale et centrale (WACAF) de l'OACI, a organisé un séminaire à Niamey (Niger), en août 2013 consacré à la menace que font planer les systèmes portatifs de défense aérienne (MANPAD) sur l'aviation civile. Les participants ont adopté 12 recommandations et une feuille de route visant à réduire la menace que représentent les MANPAD pour l'aviation civile dans la région ;
- Plusieurs séminaires sur la facilitation ont eu lieu en Afrique (2009 : Abuja, au Nigéria ; 2010 : Maputo, au Mozambique ; 2012 : Victoria Falls, au Zimbabwe ; 2013 : Ouagadougou, au Burkina Faso ; 2014 : Séminaires régionaux de l'OACI sur la facilitation, Nairobi, au Kenya et au Caire, en Égypte).

1.1.8 En dépit du fait qu'un certain nombre d'États de la région Afrique ont d'une part promulgué une législation de base en matière de sûreté de l'aviation et établi des Programmes nationaux AVSEC pour permettre une application efficace des dispositions de l'Annexe 17 et d'autre part, désigné, au sein de leur administration, un organisme unique comme autorité compétente chargée de la sûreté de l'aviation, les travaux qu'il reste à accomplir sont importants en vue de pallier les insuffisances.

OACI	Plan AFI SECFAL		
<b>PLAN DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>Date : 20 avril 2015</b>	<b>Version finale</b>	Page 2

## 1.2 **Obstacles communs conduisant à des compromis quant à la conformité dans les domaines de la sûreté de l'aviation (AVSEC) et de la facilitation (FAL) dans la région Afrique**

1.2.1 Il existe plusieurs obstacles et entraves à l'établissement de systèmes et d'infrastructures pour la sûreté de l'aviation et la facilitation sur le continent qui diffèrent d'un État à un autre. Par conséquent, un examen minutieux de ces derniers permettrait d'améliorer la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la facilitation sur le continent. Les obstacles communs ci-après ont toutefois été retenus comme nécessitant une attention prioritaire :

- le manque d'engagement politique à l'échelle nationale pour accorder la priorité aux besoins liés à la sûreté de l'aviation et à la facilitation ;
- des pouvoirs d'exécution insuffisants alloués à l'autorité compétente désignée pour la sûreté ;
- la difficulté d'établir une autorité de coordination pour la facilitation ;
- la difficulté d'attirer, de retenir et de conserver les compétences dans le domaine de l'AVSEC en raison, entre autres, de l'absence de formation et de planification de la relève ;
- le manque d'une infrastructure consacrée à la sûreté de l'aviation et à la facilitation ;
- le manque d'une culture de la sûreté ;
- la difficulté de justifier les ressources nécessaires pour maintenir le niveau des effectifs de supervision de la sûreté de l'aviation à l'échelon national en raison du faible volume des opérations aériennes ;
- le manque de coordination et les activités redondantes en matière de renforcement des capacités.

## 2. **DESCRIPTION DU PLAN**

### 2.1 **Objectifs**

2.1.1 L'objectif d'ensemble du Plan AFI SECFAL est d'améliorer la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique de manière durable.

2.1.2 Afin de réaliser les buts et les objectifs de ce Plan, il est primordial que les États africains fassent preuve d'un engagement politique et technique ferme pour le renforcement des capacités, en particulier en ce qui concerne la conformité aux Annexes 9 et 17, et qu'ils partagent les ressources, les expériences et les informations entre eux.

2.1.3 L'objectif secondaire du Plan AFI SECFAL est de coordonner et d'harmoniser toutes les initiatives de renforcement des capacités dans les domaines AVSEC et FAL menées par l'OACI, les États, les organisations régionales et internationales ainsi que par les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux, avec les politiques de l'OACI en vue de contribuer à l'objectif d'ensemble.

2.1.4 Le Plan AFI SECFAL répondra également à la nécessité de renforcer plusieurs aspects des domaines AVSEC et FAL se rapportant aux facteurs organisationnels, gestionnels, institutionnels, économiques, éducatifs et politiques au sein de la région.

OACI	Plan AFI SECFAL		
<b>PLAN DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>Date : 20 avril 2015</b>	<b>Version finale</b>	Page 3

## 2.2 Aperçu du Plan

2.2.1 Sous la direction de l'OACI, le Plan AFI SECFAL préconise la collaboration entre les autorités des États et l'industrie dans la mise en œuvre d'initiatives coordonnées visant à remédier de manière durable aux insuffisances en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation. La mise en œuvre du Plan fera appel aux compétences dont disposent les États africains, le siège de l'OACI, les bureaux régionaux de l'OACI ainsi que les États et les organisations donateurs.

2.2.2 La phase initiale de mise en œuvre du Plan devrait couvrir une période de deux ans et demi et se concentrera sur des priorités à court terme. Le succès de cette phase de mise en œuvre initiale permettra alors au plan de cibler des objectifs à moyen terme sur une période de cinq ans et des objectifs à long terme couvrant une période de huit à dix ans. Les progrès dans la réalisation des activités feront l'objet d'un suivi tout au long de la phase de mise en œuvre.

2.2.3 La priorité sera accordée à l'assistance en matière de renforcement des capacités et à d'autres ressources AVSEC et FAL pour répondre aux besoins spécifiques des États en fonction des ressources disponibles et de la capacité de l'État visé à faire siens les objectifs de l'assistance. Les États qui affichent des niveaux élevés de défaillances de leur système et une détermination profonde pour y apporter des améliorations se verront accorder la priorité. Les critères permettant de déterminer les États prioritaires comprendront une évaluation du niveau de risque, de la menace et des contraintes en matière de ressources.

## 2.3 Produits et résultats attendus

2.3.1 Les résultats attendus à court, moyen et long terme ont été définis, avec pour objectif ultime de prévenir les actes d'intervention illicite visant l'aviation civile, tout en facilitant le mouvement efficace des passagers et des marchandises.

### 2.3.2 *Court terme (d'ici le 1<sup>er</sup> décembre 2017)*

2.3.2.1 À court terme, la priorité sera accordée à l'amélioration de la sûreté de l'aviation et de la facilitation en établissant des mécanismes de coordination du Plan, en déterminant les ressources financières et en nature et, au besoin, en résolvant des problèmes précis.

2.3.2.2 À la fin de cette phase, on prévoit que les mesures suivantes auront été prises :

- les autorités compétences dans les domaines AVSEC et FAL sont clairement définies et les ressources sont expressément attribuées à ces domaines ;
- tous les États auront institué/réactivé leur Comité national de sûreté de l'aviation civile (CNSAC) et leur Comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA) ;
- tous les États AFI auront approuvé les programmes nationaux : Programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC), Programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (PNCQSAC) et Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (PNFSAC). Toutes les activités d'assistance dans la région Afrique seront activement coordonnées pour qu'au minimum elles satisfassent aux normes de l'OACI ;

OACI	Plan AFI SECFAL		
<b>PLAN DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>Date : 20 avril 2015</b>	<b>Version finale</b>	Page 4

- dans tous les États AFI, seuls des passeports lisibles à la machine (PLM) sont délivrés et tous les passeports non lisibles à la machine sont retirés de la circulation<sup>1</sup>.

2.3.2.3 On s'attend également à ce qu'au moins 35 pour cent des États de la région ayant fait l'objet d'un audit dans le cadre de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de la sûreté (USAP-CMA) atteignent un niveau minimum de 65 pour cent<sup>2</sup> de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation.

### 2.3.3 *Moyen terme (d'ici le 1<sup>er</sup> décembre 2020)*

2.3.3.1 À moyen terme, l'accent sera mis sur le renforcement du niveau de la sûreté de l'aviation afin qu'au moins 50 pour cent des États de la région ayant fait l'objet d'un audit au titre de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA) atteignent un niveau minimum de 65 pour cent de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation. Le taux de 65 pour cent correspond à la moyenne mondiale à la fin du deuxième cycle de l'USAP.

2.3.3.2 À la fin de la phase à moyen terme, on s'attend à ce que :

- tous les États AFI aient mis en place des programmes nationaux de facilitation du transport aérien ;
- des procédures de gestion des risques et de gestion efficace de crise soient établies dans tous les États ;
- au moins 50 pour cent des États AFI aient atteint un minimum de 65 pour cent de mise en œuvre effective des EC.

### 2.3.4 *Long terme (1<sup>er</sup> décembre 2023)*

2.3.4.1 L'objectif à long terme est qu'un minimum de 90 pour cent des États AFI aient atteint au moins 65 pour cent de mise en œuvre effective des EC.

2.3.4.2 Le tableau à l'[Appendice B](#) présente les objectifs, le résultat et les activités à court, moyen et long terme.

## 2.4 **Lien entre le Plan AFI SECFAL et l'Objectif stratégique de l'OACI se rapportant à la sûreté de l'aviation et à la facilitation**

2.4.1 L'Objectif stratégique de l'OACI intitulé *Améliorer la sûreté de l'aviation civile mondiale et la facilitation* traduit la nécessité pour l'Organisation de jouer un rôle de chef de file en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation ainsi que dans les domaines connexes liés à la sûreté des frontières. Ce Plan réaffirme cet objectif en créant un cadre à travers lequel les États

<sup>1</sup> Norme 3.10.1 : Pour les passeports émis après le 24 novembre 2005 et qui ne sont pas lisibles à la machine, les États contractants devraient s'assurer qu'ils arrivent à expiration avant le 24 novembre 2015.

<sup>2</sup> À la fin du deuxième cycle des audits de l'USAP, les États AFI affichaient une moyenne de 53,06 % de mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation, tandis que sur les 47 États AFI de la région ayant fait l'objet d'un audit, 16 (34 %) d'entre eux présentaient un niveau de mise en œuvre effective supérieur à 65 %.

OACI	Plan AFI SECFAL		
<b>PLAN DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>Date : 20 avril 2015</b>	<b>Version finale</b>	Page 5

africains, les États donateurs, les organisations et l'industrie peuvent coordonner leurs activités en vue d'assurer la mise en œuvre effective de la sûreté de l'aviation et de la facilitation.

2.4.2 Le Plan cadre pleinement avec la Stratégie d'assistance à la sûreté de l'aviation et de renforcement des capacités de l'OACI, et avec l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB). Cette initiative a affirmé que l'OACI devrait fournir une plus grande assistance directe aux pays en développement en jouant un rôle de coordination plus actif entre les États et en aidant à susciter la volonté politique nécessaire de la part des États pour mettre en commun les ressources, prendre part aux initiatives régionales, réserver des contributions volontaires et renforcer les capacités. Le principal objectif de ce travail est de permettre de s'assurer que la mise en œuvre des SARP est mieux harmonisée à l'échelle mondiale afin que tous les États tirent profit des retombées socio-économiques qu'apporte un transport aérien sûr, sécuritaire et fiable.

## 2.5 Contraintes et risques

2.5.1 Afin de mettre en œuvre le Plan AFI SECFAL de manière efficace et effective dans la région, et de réaliser ses objectifs, un certain nombre de contraintes et de risques ont été recensés, à savoir :

- le besoin de ressources financières et en nature ;
- la nécessité pour les États d'être réactifs et impliqués ;
- l'incidence des conflits et des préoccupations liées à la santé dans la région sur les activités d'assistance.

2.5.2 Afin d'éviter que ces contraintes et ces risques aient des répercussions négatives sur la mise en œuvre du Plan, les mécanismes d'atténuation suivants doivent être mis au point :

- l'établissement d'une source durable de financement et de ressources en nature ;
- un système d'alerte précoce utilisé par les bureaux régionaux pour avertir le Comité directeur en cas de « réactivité et d'engagement limités de la part des États » ;
- la nécessité pour le Comité directeur d'assurer un suivi des contributions financières et en nature pour déterminer les préoccupations potentielles ;
- la nécessité pour le Comité directeur de suivre de près chaque projet pour déterminer les défis liés aux préoccupations en matière de sûreté et de santé dans des États particuliers, et dégager des solutions possibles.

## 3. GESTION ET MISE EN ŒUVRE DU PLAN

### 3.1 Gestion

3.1.1 Conformément à la décision C-DEC 203/2 du Conseil de l'OACI, le Plan AFI SECFAL a été établi comme programme de l'OACI. Les États africains restent responsables de la sûreté de l'aviation et de la facilitation en vertu des obligations qui leur incombent aux termes de la Convention de Chicago et de ses Annexes. En tant que programme de l'OACI, l'AFI SECFAL fait office de centre de coordination pour la hiérarchisation des projets, la coordination des activités, la mobilisation de la volonté politique et des ressources et le suivi des progrès réalisés.

OACI	Plan AFI SECFAL		
PLAN DE MISE EN ŒUVRE	Date : 20 avril 2015	Version finale	Page 6

3.1.2 Le Plan sera mis en œuvre grâce à l'application d'un processus de gestion de programme dont les objectifs, le résultat, les activités et les paramètres sont clairement définis. Ce processus inclura également une surveillance et une évaluation continues.

3.1.3 Le tableau à l'[Appendice B](#) présente aussi le processus de gestion et de mise en œuvre du Plan. Des indicateurs de performance sont inclus pour la mesure du résultat.

### 3.2 Rôles et responsabilités

3.2.1 Le Plan sera géré sous la supervision du Directeur régional du Bureau Afrique orientale et australe (ESAF), à Nairobi, qui rend compte des progrès au Comité directeur (CODIR) AFI SECFAL et assure les services de secrétariat, en coordination étroite avec le Secrétariat de l'OACI au siège.

3.2.2 Le **Comité directeur (CODIR) AFI SECFAL** est établi par le Secrétaire général lors de la mise sur pied du Plan. Les membres du CODIR seront issus des États, du Conseil de l'OACI, des organisations régionales et internationales et des partenaires en matière d'assistance. D'autres parties prenantes peuvent participer et contribuer aux travaux du Comité directeur sur une base ad hoc, à l'invitation du Secrétaire général et en concertation avec le CODIR. Le CODIR appuie, oriente et supervise les progrès relatifs à la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL. Le CODIR se réunit deux fois par an, idéalement en alternance entre les pays hôtes africains et le siège de l'OACI. Le président du CODIR est élu par les membres du Comité.

3.2.3 Dans le cadre de son mandat, le CODIR établit un programme des travaux sous forme de plan de travail préliminaire annuel pour une période de mise en œuvre de cinq ans et d'un plan de travail détaillé pour deux ans de fonctionnement en déterminant les objectifs, les résultats et les activités à entreprendre.

3.2.4 Le Comité directeur suivra les progrès des activités entreprises dans le cadre du Plan et en rendra compte au Secrétaire général. Toutes les parties prenantes et les parties intéressées devront être représentées au sein du Comité (voir la liste à l'[Appendice C](#)). Le Mandat du Comité directeur AFI SEC/FAL est présenté en détail dans un document distinct.

3.2.5 Les bureaux du Secrétariat de l'OACI concernés (siège et bureaux régionaux) participeront à la mise en œuvre du Plan.

3.2.6 En tant que membre à part entière du CODIR, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) sera associée à la définition de la stratégie du Plan et à la coordination de sa mise en œuvre.

3.2.7 Un **Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation (RASFG-AFI)** établi sous la houlette de la CAFAC apportera son appui au CODIR pour déterminer les problèmes régionaux de sûreté et de facilitation et pour sensibiliser davantage les parties prenantes. Il assistera également le CODIR dans le suivi des progrès et la mise en œuvre du Plan en vue de renforcer la sûreté de l'aviation et la facilitation dans la région.

### 3.3 Besoins financiers et gestion

3.3.1 Les besoins financiers et les contributions volontaires associés au Plan seront gérés par le siège de l'OACI. La gestion globale du Plan relèvera du Directeur régional du Bureau ESAF (Directeur de programme) sous la direction du Comité directeur.

OACI	Plan AFI SECFAL		
<b>PLAN DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>Date : 20 avril 2015</b>	<b>Version finale</b>	Page 7

3.3.2 La coordination globale du Plan AFI SECFAL avec diverses parties prenantes sera assurée par le Directeur de programme avec le soutien du siège de l'OACI.

### 3.4 **Calendrier et étapes clés**

3.4.1 La mise en œuvre du Plan devrait s'étendre sur une période de huit ans. Afin de s'assurer que toutes les parties prenantes intéressées ont une idée claire des résultats attendus et des indicateurs correspondants, cette période a été divisée en trois étapes. Les étapes clés à court terme comprennent les éléments suivants pour les deux prochaines années :

- établissement du Comité directeur, avant le 18 mai 2015 ;
- première réunion du Comité directeur (Maputo, le 18 mai 2015) ;
- premier rapport d'avancement présenté à la 205<sup>e</sup> session du Conseil, juin 2015 ;
- création des mécanismes de coordination du Plan ;
- établissement d'un Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation (RASFG), septembre 2015 ;
- deuxième réunion du Comité directeur, Montréal, octobre 2015 ;
- réunion interministérielle sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique, novembre 2015 ;
- lancement de l'analyse des besoins en formation dans tous les États membres – inventaire des ressources, cours existants (devrait s'achever d'ici la fin 2015) ;
- lancement de l'analyse des besoins pour déterminer les ressources destinées à l'assistance en vue de développer des stratégies d'assistance (devrait s'achever d'ici la fin 2015) ;
- organisation de cours de formation des formateurs à l'échelle régionale, commençant en 2016 ;
- organisation de cours destinés aux inspecteurs à l'échelle régionale, commençant en 2016 ;
- rapport à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI (octobre 2016).

### 3.5 **Identification des parties prenantes**

3.5.1 À l'échelle nationale, le Plan vise à réunir les parties prenantes du secteur de l'aviation civile et les autres institutions chargées de questions liées à la sûreté et à la facilitation, telles que les forces de l'ordre, la protection civile, l'immigration, les douanes, les services de santé, les forces de défense, etc.

3.5.2 Au niveau régional, parmi les autres points forts qui sous-tendent l'exécution effective du Plan, on compte l'établissement du RASFG-AFI et l'existence d'experts clés dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la facilitation dotés de connaissances locales uniques et en mesure de mettre en œuvre les meilleures pratiques, ainsi que des États africains qui sont capables de mener des programmes de mentorat.

3.5.3 Au niveau international, les partenaires de l'OACI s'attèleront à réaliser les objectifs du Plan et seront mis à contribution à chaque étape de son évolution et de sa mise en œuvre. Une liste non exhaustive de parties prenantes internationales figure à l'[Appendice C](#).

OACI	Plan AFI SECFAL		
<b>PLAN DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>Date : 20 avril 2015</b>	<b>Version finale</b>	Page 8

### 3.6 **Coordination avec d'autres programmes et plans pertinents**

3.6.1 Il existe un certain nombre d'autres programmes et plans d'assistance qui sont mis en œuvre dans la région Afrique en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation. Afin d'éviter les doubles emplois et assurer la conformité avec la politique de l'OACI, toutes les activités de sûreté de l'aviation et de facilitation dans la région seront coordonnées et signalées au Comité directeur et au RASFG.

### 3.7 **Stratégie de communication**

3.7.1 Une stratégie de communication efficace sera élaborée en vue de s'assurer que tous les partenaires de la mise en œuvre comprennent la logique qui sous-tend le Plan AFI SECFAL et les progrès réalisés dans son exécution.

3.7.2 Les organisations et les institutions nationales concernées par la sûreté de l'aviation et la facilitation devraient être invitées à coordonner leurs efforts pour assurer le succès du programme.

## 4. **BESOINS EN RESSOURCES, PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES ET FINANCEMENT**

### 4.1 **Besoins en ressources**

4.1.1 Les ressources existantes des bureaux régionaux de l'OACI et du siège de l'OACI seront directement utilisées pour la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL.

4.1.2 Toutefois, les ressources actuelles de l'OACI sont insuffisantes pour soutenir efficacement le Plan et sa bonne mise en œuvre et il est nécessaire de compléter les ressources allouées dans le cadre du Programme ordinaire et des fonds d'affectation spéciale. Les ressources supplémentaires nécessaires pour la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL sont énumérées à l'[Appendice D](#).

### 4.2 **Prévisions budgétaires**

4.2.1 En plus des ressources de l'OACI existantes consacrées au Plan, l'investissement requis est estimé à 5,6 millions USD pour une période de cinq ans. Cela équivaut à un total de 1 100 000 USD par an. Une estimation détaillée des besoins en ressources, y compris les voyages au titre des missions, sera préparée.

### 4.3 **Modalités de financement**

4.3.1 Le budget pourra être financé par le Programme ordinaire de l'OACI, des contributions volontaires et d'autres sources de financement.

### 4.4 **Budget prévu et plan de travail**

4.4.1 Le budget prévu et le plan de travail seront préparés par le bureau régional (RO) ESAF, en coordination avec les autres bureaux régionaux concernés.

OACI	Plan AFI SECFAL		
<b>PLAN DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>Date : 20 avril 2015</b>	<b>Version finale</b>	Page 9

## 5. SUIVI ET ÉVALUATION

### 5.1 Système de suivi et de compte rendu

5.1.1 Pour garantir la réalisation des objectifs et des cibles fixés par le Plan, les progrès seront soumis à un suivi continu et feront l'objet de comptes rendus fondés sur des indicateurs de performance clairs. À cet effet, un « tableau de pointage » et un système de rapports de suivi seront élaborés et utilisés.

5.1.2 Les progrès et la performance du Plan AFI SECFAL seront principalement mesurés à la lumière des résultats et des progrès de l'USAP-CMA par rapport aux objectifs énoncés du Plan AFI SECFAL, à la résolution en temps opportun des lacunes constatées, à l'incidence des activités de formation, à la nature des incidents majeurs de sûreté de l'aviation et à la réduction du nombre de préoccupations significatives de sûreté (SSC) identifiées et à leur résolution en temps utile. Il est également envisagé, qu'une fois validés, les futurs indicateurs de performance de l'OACI mesurant l'assistance à la sûreté de l'aviation soient intégrés comme outils de surveillance.

5.1.3 Les bureaux régionaux de l'OACI et la CAFAC joueront un rôle important dans la réalisation des progrès en collaborant de façon continue avec les États africains et en aidant à évaluer le taux d'amélioration de la sûreté de l'aviation et de la facilitation.

5.1.4 Les responsabilités en matière de suivi et de compte rendu sont présentées en détail à l'[Appendice E](#).

### 5.2 Évaluation

5.2.1 La première évaluation du Plan AFI SECFAL devrait être achevée d'ici le 1<sup>er</sup> mars 2019. L'évaluation examinera le résultat du Plan dans le but d'aider les parties prenantes à déterminer la meilleure façon de piloter le Plan à l'avenir. L'évaluation abordera entre autres les questions suivantes : la mesure dans laquelle le Plan AFI SECFAL s'adapte à l'évolution des besoins de la région, l'efficacité de sa gestion, la mesure dans laquelle la structure actuelle est viable à long terme, la définition des domaines de compétence de base, l'identification de possibilités supplémentaires de partenariat, l'identification des sources de financement.

---

**Date**

---

**Secrétaire général**

OACI	Plan AFI SECFAL		
<b>PLAN DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>Date : 20 avril 2015</b>	<b>Version finale</b>	Page 10

## Appendice A – Acronymes

English	Acronym	Acronyme	Français
Africa	AFI	AFI	Afrique
African Centre for the Study and Research on Terrorism	ACSRT	CAERT	Centre Africain d'Etudes et de Recherche sur le Terrorisme
African Civil Aviation Commission	AFCAC	CAFAC	Commission Africaine de l' Aviation Civile
Agency for the Safety of Air Navigation in Africa and Madagascar	ASECNA	ASECNA	Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar
Airport Security Programme	ASP	PSA	Programme de sûreté aéroportuaire
ICAO Aviation Security Training Centre	ASTC	ASTC ou CFSA	Centre de Formation à la Sûreté de l'aviation de l'OACI
African Union	AU	UA	Union Africaine
Aviation Security	AVSEC	AVSEC	Sûreté de l'aviation civile
Civil Aviation Authority	CAA	ANAC	Agence nationale de l'aviation civile
Central African Economic and Monetary Community	CAEMC	CEMAC	Communauté Économique et Monétaire de l'Afrique Centrale
East African Community Civil Aviation Safety and Security Oversight Agency	CASSOA	CASSOA	
Critical Elements	CE	CE	Éléments cruciaux
Crisis Management Plan	CMP	PGC	Plan de gestion des crises
	CRASAC	CRASAC	Cellule Régionale d' Assistance à la Sûreté de l' Aviation Civile
Economic Community of West African States	ECOWAS	CEDEAO	Communauté Économique des Etats de L'Afrique de l'Ouest
Effective implementation	EI	EI	Mise en œuvre effective
	ERNAM	ERNAM	Ecole Régionale pour la Navigation Aérienne et de Management
Facilitation	FAL	FAL	Facilitation
ICAO Global Aviation Training	GAT	GAT	
International Air Transport Association	IATA	IATA	Association Internationale du Transport Aérien
International Civil Aviation Organization	ICAO	OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
International Organization for Migration	IOM	OIM	Organisation Internationale des Migrations
Lack of Effective Implementation	LEI	LEI	Absence de mise en œuvre effective
Man-portable air-defense systems	MANPADs	MANPAD	Système de défense anti-aérien portable
ICAO Monitoring and Assistance Review Board	MARB	MARB	
National Facilitation Programme	NATFP	PNFTA	Programme national de facilitation du transport aérien
National Civil Aviation Security Programme	NCASP	PNSAC	Programme national de sûreté de l'aviation civile
National Civil Aviation Security Training Programme	NCASTP	PNFSAC	Programme national de formation de sûreté de l'aviation civile
No Country Left Behind (campaign)	NCLB	NCLB	(la campagne) "Aucun pays laissé de côté"
National Civil Aviation Security Quality Control Programme	NCQCP	PNCQ	Programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile
Programme Executive	PE	DP	Directeur de programme
Point of Contact	POC	POC	Point de contact
West and Central Africa Air Transport Safety and Security Program	PRSSTAAOC	PRSSTAAOC	Programme Régional Sûreté et Sécurité des Transports Aériens en Afrique de l'Ouest et Afrique Centrale
Regional Aviation Security and Facilitation Group	RASFG	RASFG	Groupe régional de sûreté de l'aviation et de la facilitation
Standards and Recommended Practices	SARPs	SARP	Normes et pratiques recommandées
Steering Committee	SC	CODIR	Comité directeur
Standard Operating Procedures	SOP	PEN	Procédure d'exploitation normalisées
Significant Security Concerns	SSeC	SSeC	Préoccupation significative de sûreté
Terms of Reference	TOR	TOR	Mandat
ICAO Traveller Identification Programme	TRIP	TRIP	Programme d'identification des voyageurs de l'OACI
United nations Office on Drugs and Crime	UNODC	ONUDC	Organisation des Nations Unies contre la Drogue et le Crime
ICAO Universal Security Audit Programme	USAP	USAP	Programme universel d'audits de sûreté
ICAO Universal Security Audit Programme - Continuous Monitoring Approach	USAP-CMA	USAP-CMA	Programme universel d'audits de sûreté - méthode de surveillance continue
West African Economic and Monetary Union	WAEMU	UEMOA	Union Economique et Monétaire Ouest Africaine
World Bank	WB	BM	Banque Mondiale

## Appendice B – Gestion et mise en œuvre (objectifs, résultat et activités)

Phase du programme	Objectifs	Résultat	Activités	Calendrier	Responsabilité	Indicateurs de performance
LANCEMENT	1. Établir les mécanismes de coordination et les modalités de mise en œuvre du Plan	Comité directeur établi	MANDAT amélioré et approuvé	Avril 2015	Secrétariat	MANDAT approuvé (SG)
			Réunion AFI SECFAL	18 mai 2015		Procès-verbal du 1 <sup>er</sup> CODIR
			1 <sup>re</sup> réunion du Comité directeur			
		Groupe régional AVSEC FAL (RASFG) établi	Consultation OACI/CAFAC	Mai-juin 2015	RO ESAF et RO WACAF	Procès-verbal de la 1 <sup>re</sup> réunion du RASFG
			1 <sup>re</sup> réunion du RASFG	Septembre 2015	CAFAC	
		Budget et mécanisme de financement du Plan en place	Initier la collecte de fonds	Immédiatement	Secrétaire général	Budget approuvé pour la première phase
			Établir le budget et le mécanisme de financement	Septembre 2015 et activité en cours parallèlement à la mise en œuvre	DR ESAF Secrétariat	Stratégie de financement en place Financement approprié disponible pour le projet

Phase du programme	Objectifs	Résultat	Activités	Calendrier	Responsabilité	Indicateurs de performance
<b>LANCEMENT (suite)</b>		Équipe de gestion du Plan établie	Nommer les membres de l'équipe du Plan	Mai 2015- septembre 2015	RO ESAF RO WACAF	Processus de recrutement terminé
	<b>2. Élaborer des stratégies d'assistance et un programme de travail</b>	Ressources de formation et cours existants déterminés	Réalisation d'une analyse des besoins en formation dans l'ensemble des sous-régions et des États membres	Achèvement d'ici septembre 2015	Bureaux régionaux Secrétariat	Cartographie des ressources de formation et des besoins en formation disponibles  Aperçu de la stratégie de formation initiale disponible
		Besoins et ressources d'assistance déterminés (États AFI, organisations sous-régionales, donateurs)	Réalisation d'une analyse des besoins d'assistance	Achèvement d'ici septembre 2015	Bureaux régionaux Secrétariat	Cartographie des ressources et des besoins d'assistance disponibles
		Programme de travail élaboré	Déterminer les objectifs, les résultats et les activités à réaliser dans le cadre de ce Plan	Septembre 2015	Bureaux régionaux Secrétariat	Programme de travail approuvé
	<b>3. Toutes les activités d'assistance dans la région Afrique sont coordonnées activement pour</b>	Fournir une coordination appropriée	Évaluation régulière des objectifs, des résultats et des activités à réaliser dans le cadre du	Tous les 6 mois	Bureaux régionaux Secrétariat Comité	Programme de travail et priorités régulièrement mis à jour

Plan AFI SECFAL

Phase du programme	Objectifs	Résultat	Activités	Calendrier	Responsabilité	Indicateurs de performance
	<b>répondre au minimum aux exigences de l'OACI</b>		Plan AFI SECFAL		directeur	
<b>MISE EN ŒUVRE (COURT TERME)</b>	<b>4. Susciter la volonté politique nécessaire pour que les États prennent part aux efforts régionaux</b>	Volonté politique affirmée	Organisation d'une réunion interministérielle sur le Plan AFI SECFAL	Novembre 2015	Bureaux régionaux Secrétariat	Déclaration adoptée
	<b>5. Tous les États AFI ont approuvé une législation primaire et des programmes nationaux (PNSAC, PNCQSAC, PNFSAC)</b>	Concevoir la campagne d'information et de sensibilisation du Plan AFI SECFAL et favoriser une culture de sûreté de l'aviation et de facilitation	Participer à des séminaires et/ou formation aux niveaux des régions, des États et des aéroports	À partir de juin 2015 (réunion ESAF-WACAF-CAFAC à Dakar) Décembre 2017	Bureaux régionaux Secrétariat CAFAC	Hausse dans le nombre des États AFI qui ont approuvé les programmes nationaux (objectif : 100 %) Nombre de projets pilotes développés Nombre des États participant aux activités d'assistance
	<b>6. Tous les États doivent établir/réactiver leur Comité national de sûreté de l'aviation civile (CNSAC) et leur Comité national de facilitation du</b>	Élaborer et mettre à l'essai des projets pilote spécifiques	Formation, établissement de systèmes de supervision, mentorat, etc. Solutions novatrices et de renforcement des capacités et meilleures	Janvier 2016 – décembre 2017	Bureaux régionaux Secrétariat	Nombre d'activités d'assistance Nombre d'employés formés Hausse du nombre d'États en conformité avec les normes sur

Phase du programme	Objectifs	Résultat	Activités	Calendrier	Responsabilité	Indicateurs de performance
<b>MISE EN ŒUVRE (COURT TERME) (suite)</b>	<b>transport aérien (CNFTA)</b>		pratiques Tests et validation			le CNSAC et le CNFTA
	<b>7. Les autorités compétentes de la sûreté de l'aviation et de la facilitation sont clairement définies et ont des ressources allouées spécifiquement à ces domaines</b>	Fournir un appui aux États qui ont encore besoin d'aide pour élaborer des lois et des règlements nationaux et des PNSAC	Ateliers, cours, soutien ponctuel	Immédiatement – décembre 2017	Bureaux régionaux Secrétariat	Augmentation des ressources consacrées aux domaines AVSEC et FAL (sondage)  Hausse du nombre de formateurs à l'échelle régionale et nationale
	<b>8. Fournir un appui aux États ayant besoin de combler des lacunes</b>					
	<b>9. Au moins 35 % des États dans la région Afrique atteignent un niveau minimal de mise en œuvre effective des EC de 65 %</b>	Renforcer les capacités de formation	Organisation de cours de formation des formateurs à l'échelle locale, sous-régionale, et régionale	Immédiatement – décembre 2017	Bureaux régionaux Secrétariat	

Phase du programme	Objectifs	Résultat	Activités	Calendrier	Responsabilité	Indicateurs de performance
<b>MISE EN ŒUVRE (COURT TERME)</b> (suite)	<b>10. Dans tous les États AFI, seuls les passeports lisibles à la machine sont délivrés et tous les passeports non lisibles à la machine sont retirés de la circulation</b>	Fournir un soutien à tous les États qui ne mettent pas en œuvre pleinement les Normes 3.10 et 3.10.1 de l'Annexe 9	Soutien ponctuel (formation, ateliers, etc.)	Immédiatement – décembre 2017	Bureaux régionaux Secrétariat	Tous les États AFI sont en pleine conformité avec les Normes 3.10 et 3.10.1 de l'Annexe 9
	<b>11. Résolution des SSC existantes et nouvelles</b>	SSC existantes résolues	Missions d'assistance et missions de validation	Décembre 2017	Secrétariat	SSC résolues
Nouvelles SSC résolues		12 mois après la confirmation de la préoccupation				
<b>MISE EN ŒUVRE (MOYEN TERME)</b>	<b>12. Tous les États africains ont des programmes nationaux de facilitation du transport aérien (PNFTA) en place</b>	Fournir un appui aux États ayant besoin d'élaborer et de mettre en œuvre un PNFTA	Séminaires et ateliers aux niveaux des régions, des États et des aéroports ; mentorat et soutien ponctuel	Achèvement d'ici décembre 2020	Bureaux régionaux Secrétariat	Hausse du nombre des États AFI qui ont approuvé le PNFTA conformément aux derniers amendements apportés à l'Annexe 9 (objectif : 100 %)

Phase du programme	Objectifs	Résultat	Activités	Calendrier	Responsabilité	Indicateurs de performance
<b>MISE EN ŒUVRE (MOYEN TERME) (suite)</b>	<b>13. Des procédures de gestion des risques et de gestion efficace de crise sont établies dans tous les États</b>	Fournir un appui aux États ayant besoin d'élaborer et de mettre en œuvre des procédures de gestion des risques et de gestion de crise	Séminaires et ateliers aux niveaux des régions, des États et des aéroports ; mentorat/ encadrement  Exercices de gestion de crise	Achèvement d'ici décembre 2020	Bureaux régionaux Secrétariat	<p>Hausse du nombre des États AFI qui ont mis en œuvre des procédures relatives aux menaces et à la gestion de crise (nombre de plans de gestion de crise, de plans d'urgence et d'instructions de sécurité et d'urgence)</p> <p>D'ici décembre 2020, tous les États ont des procédures de gestion des risques et de gestion de crise en place</p> <p>Augmentation du niveau de préparation aux situations d'urgence grâce au développement à l'échelle nationale et pour chaque aéroport (nombre d'employés formés, nombre d'exercices effectués)</p>

Phase du programme	Objectifs	Résultat	Activités	Calendrier	Responsabilité	Indicateurs de performance
<b>MISE EN ŒUVRE (MOYEN TERME)</b>  (suite)	<b>14. Des capacités de formation durables en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation et des politiques appropriées relatives aux ressources humaines sont établies dans les États</b>	Fournir un soutien aux États qui ont encore besoin d'élaborer des politiques ayant trait aux ressources humaines (RH) et les encourager  Améliorer la gestion des RH	Séminaires, formations et ateliers aux niveaux des régions, des États et des aéroports ; encadrement	Achèvement d'ici décembre 2020	Bureaux régionaux Secrétariat	Hausse du nombre des États ayant élaboré des politiques ayant trait aux ressources humaines (RH)  Nombre d'employés des RH formés
		Renforcer les capacités de formation	Une plus grande organisation et un appui supplémentaire aux cours et aux ateliers AVSEC et FAL, notamment l'élaboration de cours au besoin  Soutien aux États ou aux sous-régions ayant besoin de mettre sur pied des établissements de formation	Achèvement d'ici décembre 2020	Bureaux régionaux Secrétariat	Accroissement des capacités de formation à l'échelle régionale, sous-régionale et nationale pour satisfaire pleinement les besoins des États AFI (nombre de formateurs, hausse du nombre de formations élaborées et offertes, hausse des capacités des établissements de formation)

Phase du programme	Objectifs	Résultat	Activités	Calendrier	Responsabilité	Indicateurs de performance
<b>MISE EN ŒUVRE (MOYEN TERME)</b>  (suite)	<b>14. Capacités de formation durables en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation et politiques de ressources humaines pertinentes établies au sein des États</b>	Établir un mécanisme pour assurer une mise en œuvre en temps opportun des plans d'action correctrice des États AFI en vue de résoudre les lacunes de sûreté et de facilitation liée à la sûreté constatées par la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA) de l'OACI	Séminaires, formations et ateliers aux niveaux des régions et des États	Décembre 2020	Bureaux régionaux Secrétariat	Résultats des audits de l'USAP-CMA
	<b>15. Au moins 50 % des États dans la région Afrique affichent un niveau minimal de mise en œuvre effective des EC de 65 %</b>  (suite)	Faciliter le renforcement d'une capacité de supervision régionale et assurer une utilisation optimale des ressources et des connaissances de l'AVSEC au sein de la région Afrique	Séminaires, formations et ateliers aux niveaux des régions et des États	Décembre 2020	Bureaux régionaux Secrétariat	Nombre d'activités de supervision régionale
		Assurer la disponibilité d'un nombre suffisant d'auditeurs/d'inspecteurs nationaux qualifiés	Formations, ateliers	Décembre 2020	Bureaux régionaux Secrétariat	Hausse du nombre d'auditeurs/d'inspecteurs

Phase du programme	Objectifs	Résultat	Activités	Calendrier	Responsabilité	Indicateurs de performance
<b>MISE EN ŒUVRE (MOYEN TERME) (suite)</b>		Promouvoir la collaboration et le partage des informations entre les États africains	Séminaires, ateliers	Décembre 2020	Bureaux régionaux Secrétariat	Mécanismes de partage des informations en place
	<b>16. Tous les États de la région Afrique ont ratifié les instruments internationaux pertinents</b>	Promouvoir la ratification de tous les instruments internationaux pertinents et aider les États à leur mise en œuvre	Séminaires, ateliers	Décembre 2020	Bureaux régionaux Secrétariat	Augmentation du nombre d'instruments internationaux ratifiés (objectif : 100 %)
<b>IMPLEMENTATION (LONG-TERM)</b>	<b>17. Quatre-vingt-dix (90) pour cent des États dans la région atteignent un taux d'EI des EC de 65 %</b>	Fournir plus de soutien aux sous-régions / États qui en ont besoin en vue de leur permettre d'atteindre un taux d'EI d'au moins 65 %	Activités diverses déterminées par le Comité directeur	Décembre 2023	Comité directeur Bureaux régionaux Secrétariat	Résultats des audits de l'USAP-CMA

## Appendice C – Acteurs clés - Partenaires

Les acteurs potentiels suivant ont été recensés :

### Partenaires internationaux / autorités nationales / organisations

- Autorités de l'aviation / autorités de la sûreté de l'aviation / autres ministères concernés de la coopération technique (États partenaires, tels que les États-Unis, le Royaume-Uni, la France, la Belgique, la Chine, le Japon, le Canada, l'Espagne, le Portugal, etc.)
- BM – Banque mondiale
- OICP - Interpol
- OIM – Organisation internationale pour les migrations
- UNHCR – Agence des Nations Unies pour les réfugiés
- UNOWA – Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest
- UNOCA – Bureau des Nations Unies pour l'Afrique centrale
- UNODC – Office des Nations Unies contre la drogue et le crime
- UNCTED – Direction exécutive du Comité des Nations Unies contre le terrorisme
- UNCTITF – Équipe spéciale des Nations Unies de lutte contre le terrorisme
- OMD – Organisation mondiale des douanes

### Autorités régionales des États / organisations / groupes

- ACAC - Commission arabe de l'aviation civile
- BAD – Banque africaine de développement
- UMA – Union du Maghreb arabe
- CEEAC – Communauté économique des États de l'Afrique centrale
- CEMAC - Communauté économique et monétaire des États de l'Afrique centrale
- SADC – Communauté de développement de l'Afrique australe
- UEMOA – Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
- CEA – Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique
- CE – Commission européenne
- COMESA – Marché commun de l'Afrique orientale et australe
- CAE – Communauté de l'Afrique de l'Est
- CEN-SAD - Communauté des États sahélo-sahariens
- ECOWAS – Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
- UE – Union européenne
- CEAC – Conférence européenne de l'aviation civile
- IGAD – Autorité intergouvernementale pour le développement
- CAERT – Centre africain d'étude et de recherche sur le terrorisme
- SADC – Communauté de développement de l'Afrique australe
- UA – Union africaine

### Organisations régionales chargées de la sûreté de l'aviation civile en Afrique

- AATO - Association des organismes de formation en Afrique
- ASECNA – Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
- CAFAC – Commission africaine de l'aviation civile
- CASSOA - Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile

OACI	Plan AFI SECFAL		
PLAN DE MISE EN ŒUVRE	Date : 20 avril 2015	Version finale	Page 21

**Organisations de l'industrie**

- ACI – Afrique – Conseil international des aéroports – Afrique
- AFRAA – Association des compagnies aériennes africaines IATA – International Air Transport Association
- IATA – Association internationale du transport aérien
- IFALPA – Fédération internationale des associations de pilotes de ligne

**Centres de formation à la sûreté aéronautique**

- Casablanca
- Dakar
- Nairobi
- Johannesburg

OACI	Plan AFI SECFAL		
<b>PLAN DE MISE EN ŒUVRE</b>	<b>Date : 20 avril 2015</b>	<b>Version finale</b>	Page 22

**Appendice D – Ressources supplémentaires requises pour appuyer le Plan (estimation)**

Mesure	Prévision budgétaire pour les 5 premières années (2016-2020)	Description
Recrutement d'employés qui se consacreront à la gestion du Plan <sup>3</sup> et d'experts <sup>4</sup> de l'AVSEC et du FAL	4,4M USD	Les bureaux régionaux ESAF et WACAF seront renforcés avec 1 fonctionnaire de catégorie professionnelle supplémentaire (1 P4) et un fonctionnaire G4 supplémentaire chacun pour appuyer la mise en œuvre du Plan. De plus, selon les premières évaluations, le Plan AFI SECFAL a besoin de spécialistes dans les domaines de l'AVSEC, de la facilitation et de l'élaboration des cours dans ce domaine ainsi que de la gestion de projets.
Élaboration et traduction d'éléments didactiques	200 000 USD	Des ressources suffisantes devraient être allouées pour élaborer et traduire la documentation des séminaires/ateliers (élaborée en anglais, traduite en français et en arabe).
Missions	370 000 USD	Des ressources suffisantes devraient être allouées pour soutenir les voyages au titre des missions axées sur l'élaboration et la mise en œuvre du Plan.
Réunions du Comité directeur	112 000 USD	Des ressources suffisantes devraient être allouées pour appuyer l'organisation des réunions du Comité directeur et fournir des services d'interprétation bilingue. Si possible, des solutions informatiques seront utilisées pour réduire les coûts de services tels que la diffusion électronique des documents.
Séminaires et ateliers dans les États	440 000 USD	Aide à la convocation des séminaires et des ateliers dans les États.
Communications	14 000 USD	Des ressources suffisantes devraient être allouées pour entretenir les relations publiques et la communication avec les États, les donateurs et les organisations régionales. (Bannière, logo, brochure, publicité, page web du Plan, etc.).
Bureau du Programme (Bureau régional de Nairobi)	64 000 USD	Matériel informatique pour les employés supplémentaires, fournitures de bureau, communications, mobilier, etc.
<b>Total</b>	<b>5 600 000 USD</b>	Période de 5 ans

*Le montant moyen requis est de 1 120 000 USD par an*

<sup>3</sup> Fondé sur l'hypothèse de 4 fonctionnaires de catégorie professionnelle (P) et de 2 fonctionnaires des services généraux (GS) pour les fonctions administratives : 1GS + 2 P au bureau de Nairobi, 1GS + 2 P au bureau de Dakar et sur un budget estimé à 3 925 000 USD.

<sup>4</sup> Le nombre exact d'experts supplémentaires requis dans les deux domaines ne pourra être déterminé qu'après le lancement du projet.

**Appendice E – Responsabilités en matière de surveillance et de compte rendu**

Résultat	Personne responsable du rapport	Personne ou groupe auquel il faut rendre compte (*)	Date de rapport
Analyse des besoins pour la formation	GAT	Comité directeur	Deuxième réunion du Comité directeur
Inventaire des besoins et des ressources et élaboration de stratégies	DR	Comité directeur Conseil	Deuxième réunion du Comité directeur 207 <sup>e</sup> session du Conseil
Améliorer la conformité aux SARP de l'OACI relatives à la sûreté et la facilitation	DR/ISD-SEC et FAL (avec l'ASA)	Comité directeur	Tous les six mois
Renforcer la coordination avec les donateurs	DR/ISD-SEC	Comité directeur	Tous les six mois
Améliorer la disponibilité d'auditeurs/d'inspecteurs nationaux adéquatement qualifiés	DR	Comité directeur	Tous les six mois
Améliorer la collaboration entre les États africains	CAFAC	Comité directeur	Tous les six mois
Rapport à la 39 <sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI	DR/ISD-SEC	Assemblée	Octobre 2016
Rapports du RASFG	Président du RASFG	Président du Comité directeur	Tous les six mois
Rapport financier	DR	Secrétaire général	Annuellement

\* Les rapports annuels sur tous les aspects des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL seront présentés au Conseil.