

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

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

ONZIÈME RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR (Abuja, Nigéria, mardi 17 mai 2022)

Point de l'ordre du jour : Rapport sur l'état d'avancement de la mise en œuvre des Recommandations, activités de la 9^{ème} Réunion RASFALG-AFI et opérationnalisation du Programme de coopération AFI-CES

(Présenté par la Commission africaine de l'aviation civile)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail fournit un rapport sur la mise en œuvre des recommandations des activités d'assistance technique en matière de sûreté de l'aviation de la 9^e RASFALG-AFI et la mise en œuvre du programme de coopération AFI-CES. Le document fournit en outre des informations sur l'initiative de sûreté à guichet unique de la CAFAC, les principes et les avantages de la sûreté à guichet unique en Afrique.

Le Comité directeur est invité à examiner les mesures proposées, telles qu'elles sont présentées au paragraphe 8.

1. INTRODUCTION

La neuvième réunion du Groupe régional de la sûreté et de la facilitation de l'aviation pour l'Afrique et la région de l'océan Indien (RASFALG-AFI/9) s'est tenue le 28 octobre 2021. La réunion a s'est tenue en ligne en raison des restrictions de voyage à la suite de la pandémie de COVID-19.

2. PARTICIPATION

Cent soixante-quatorze (174) participants de quarante **(40) États membres du groupe AFI**, d'un **centre de formation à la sûreté de l'aviation de l'OACI (ASTC)**, d'**ERNAM Dakar Sénégal** et de **sept (7) organisations internationales/régionales (UNOCT, CEAC, IATA, ACI-AFRICA, TSA, CASSOA et OACI)** ont participé à la réunion.

Les Seychelles et l'Ouganda ont été élus respectivement **président et vice-président du Groupe**, pour une période de deux ans allant de 2021 à 2023. **L'Angola et le Bénin** ont été élus respectivement **premier et deuxième rapporteurs** de la réunion.

3. PORTÉE DE LA RÉUNION

Quatorze (14) communications ont été faites, discutées et examinées au cours de la réunion :

Version française

- Progrès accomplis dans la mise en œuvre des recommandations de la huitième réunion RASFALG-AFI par la CAFAC ;
- Décisions et Recommandations du 10ème Comité directeur du Plan AFI SECFAL par l'OACI ;
- État d'avancement de la mise en œuvre et de l'examen des objectifs de Windhoek par la CAFAC ;
- Mise en œuvre du programme de coopération entre experts (AFI-CES) par la CAFAC ;
- Rapport sur la mise en œuvre du plan AFI SECFAL 2020 et du programme de travail 2021 (OACI)RASFALG-AFI, Projet de programme de travail pour 2022 de la CAFAC;
- Année de la culture de la sûreté 2021 de l'OACI - Jalons et voie à suivre ;
- Programme sur les modèles d'évaluation des menaces pour la sûreté de l'aviation (Programme TAM) par l'ONUCT ;
- rapport de la CEAC sur les activités du projet CASE-II (ECAC) à guichet unique ;
- Présentation sur IATA Travel Pass par l'IATA ;
- Les défis de la mise en œuvre de la sûreté intelligente en Afrique par ACI Afrique ; et
Coopération CAFAC-TSA-ATA ;

4. SUIVI DES RECOMMANDATIONS ADOPTÉES PAR LE GROUPE

4.1 Outils de communication et taux de réponse :

La CAFAC poursuit ses efforts pour développer, renforcer et maintenir sa nouvelle plateforme de points de contact (PoC) en désignant de nouveaux points focaux et en effectuant des tests en ligne. De nouveaux outils de communication, y compris des solutions en ligne pour les enquêtes, ont été utilisés afin d'améliorer la communication, l'interaction, le taux de réponse aux lettres d'État de la CAFAC et les niveaux de participation aux événements de la CAFAC.

4.2 Examen de la Déclaration et objectifs de Windhoek :

Après l'adoption des objectifs de Windhoek révisés en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation par la session ministérielle du CTS de la 3ème session ordinaire du Comité technique spécialisé (CTS) de l'UA sur les transports, les infrastructures transcontinentales et interrégionales et l'énergie (CTS-TTIE) qui s'est tenue en ligne du 28 au 30 juin 2021, la nouvelle Déclaration et objectifs de Windhoek révisés a été entérinée par le **Conseil exécutif de l'UA à sa 40ème session ordinaire, tenue à Addis-Abeba, en Éthiopie, du 2 au 3 février 2022**, par sa Décision EX.CL/Dec.1143-1167 (XL).

4.3 Intensification des partenariats et des programmes de coopération en matière de sûreté de l'aviation :

a) Coopération CAFAC-ECAC

La CAFAC et la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), en tant qu'organe d'exécution du projet CASE financé par l'Union européenne, ont organisé :

- **Atelier sur l'impact de la Covid-19 sur la sûreté de l'aviation tenu le 22 avril 2021 (participation de 33 États membres de la CAFAC) ;**

Version française

- **Atelier sur la cybersécurité les 8 et 9 juin (participation de 40 États membres de la CAFAC) ;**
- **Deux cours de formation sur les tests cachés et ouverts des mesures de sûreté de l'aviation du 4 au 6 mai et du 11 au 12 mai 2021 (participation de 25 États membres de la CAFAC) ;**
- **Un cours de formation sur les tests cachés et ouverts pour le Libéria en réponse à la demande officielle faite par le Libéria à la CAFAC ; et**
- **Quatre cours de formation sur les menaces internes les 15 et 16 juin, les 28 et 29 juin, les 5 et 6 juillet et les 7 et 8 juillet 2021 (participation de 23 États membres de la CAFAC).**

Il convient de noter que des discussions approfondies ont lieu entre les deux organisations afin d'organiser conjointement, du 5 au 6 juillet, un atelier sur le processus d'évaluation des équipements de sûreté.

b) Partenariat CAFAC-TSA :

La CAFAC et le gouvernement des États-Unis coopèrent, dans le cadre du programme d'assistance antiterroriste (ATA) du Département d'État des États-Unis, pour offrir sept cours de base aux États africains en Afrique afin de réduire les vulnérabilités, d'établir des programmes de sûreté, de développer une surveillance solide des opérations de sûreté et de favoriser le leadership dans les aéroports qui sont des LPD vers les États-Unis. Une série conjointe de cours sur la sûreté de l'aviation se tiendra à Dakar, au Sénégal, du **16 mai au 22 juin**. Les cours de formation suivants seront proposés, en fonction des besoins identifiés des États :

- **Gestion de la sûreté physique de l'aéroport (APS) ;**
- **La gestion des patrouilles aéroportuaires (GPA) ;**
- **Gestion de la sûreté aéroportuaire (ASM).**

La **phase II** du programme de coopération devrait se dérouler du **22 août au 23 septembre 2022**. Les formations suivantes seront proposées :

- **Atelier de développement des instructeurs ATA (2 semaines : 22 août – 2 septembre) ;**
- **Techniques d'Audit et d'inspections TSA (1 semaine : du 5 au 9 septembre) ;**
- **Techniques d'Excellence en filtrage TSA (1 semaine : du 12 au 16 septembre) ;et**
- **Atelier d'observation du comportement ATA (1 semaine du 19 au 23 septembre).**

c) Coopération entre la CAFAC et l'Autorité de l'aviation civile de SINGAPOUR (CAAS)

L'Autorité de l'aviation civile de Singapour (CAAS) et la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) ont organisé, entre le **14 et le 18 mars 2022**, un cours de formation sur « l'évaluation des risques en matière de sûreté et l'élaboration de programmes de sûreté ».

5. OPÉRATIONNALISATION DU PROGRAMME AFI-CES

- 5.1** Afin de remédier aux lacunes en matière de **sûreté** et d'améliorer la sûreté et la facilitation de l'aviation dans la région AFI, l'OACI, en collaboration avec la CAFAC, a établi le Plan régional global de mise en œuvre pour la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique (Plan AFI-SECFAL). Depuis sa création, le Comité directeur du Plan AFI-SECFAL a aidé les États membres à s'acquitter de leurs obligations au titre de la Convention de Chicago en finançant les activités d'assistance technique. En outre, le plan AFI-SECFAL a lancé le Groupe régional de la sûreté et de la facilitation de l'aviation (RASFALG-AFI) en tant qu'organe technique du plan SECFAL géré par la CAFAC pour atteindre ses objectifs conformément à son mandat.
- 5.2** La CAFAC, en étroite collaboration avec le secrétariat du plan AFI SECFAL, a établi une liste d'experts des États membres tandis que l'OACI valide les compétences des experts. L'équipe d'experts a renforcé la pertinence du RASFALG-AFI en rendant les activités techniques ciblées et mesurables, en particulier pour les États qui ont des préoccupations significatives en matière de sûreté (SSeC) existantes ou potentielles et d'autres lacunes en matière de **sûreté** et de facilitation de l'aviation, ainsi que pour le renforcement des capacités.
- 5.3** Le pool d'experts qualifiés AFI-CES au sein de la région AFI comprend un total de **97 experts désignés AFI-CES** provenant de **33 États membres de la CAFAC**, conformément à la liste établie par la CAFAC.
- 5.4** Les outils de travail pour l'opérationnalisation du Programme de coopération entre experts ont été élaborés, en tant que guide pour le déploiement du Programme dans la fourniture d'une assistance technique aux États de l'AFI. Les outils de travail comprennent :
- **Manuel des politiques et procédures pour le Programme de coopération entre experts en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation ;**
 - **Code de déontologie**
 - **MISSION D'ASSISTANCE TECHNIQUE EN SÛRETÉ DE L'AVIATION**
 - **Modèle de fiche de présence ; et**
 - **Formulaire d'évaluation de l'assistance technique en sûreté de l'aviation**
- 5.5** Un atelier d'orientation visant à orienter les Experts AFI-CES sur le lot d'outils de travail précité, afin d'adopter une approche structurée et uniforme dans l'exécution des activités d'assistance technique en matière de sûreté de l'aviation en Afrique, s'est tenu du **11 au 12 août 2021**.
- 5.6** Dans le cadre du plan AFI SECFAL, la collaboration avec l'ACI-Afrique et l'appui institutionnel de la CAFAC-BAD à la CAFAC pour la mise en œuvre du MUTAA a permis à certains États confrontés à des défis importants de bénéficier de la réserve d'experts du programme. Cette collaboration a renforcé l'efficacité de la CAFAC et a également permis de poursuivre les activités d'assistance technique aux États. Cela comprend :

Version française

- **Huit (08) Experts AFI-CES ont été déployés dans six (06) activités d'assistance technique AFI-CES, dans le cadre du projet CAFAC-BAD, pour le Bénin, le Lesotho et le Mozambique.**
- **Dix (10) Experts AFI-CES ont été désignés dans onze (11) activités d'assistance technique AFI-CES, dans le cadre du Plan AFI-SECFAL et à travers la coopération régionale entre l'OACI et la CAFAC, pour résoudre les SSeC dans un Etat AFI.**
- **Deux (02) experts AFI-CES ont été désignés dans le cadre d'une activité d'assistance technique de la CAFAC pour la Sierra Leone.**
- **Quatre (04) Experts AFI-CES ont été désignés lors d'une mission conjointe CAFAC-ACI APEX en Tunisie et au Nigéria.**

6. 2022 PROGRAMME D'ACTIVITÉS D'ASSISTANCE TECHNIQUE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION

6.1 AFI-SECFAL: Missions d'assistance Technique dans le cadre du programme AFI-CES :

À la suite de la **réunion annuelle de coordination ESAF-WACAF/CAFAC 2022 de l'OACI** avec les organisations et partenaires régionaux de l'aviation, qui a eu lieu en ligne du **16 au 17 mars 2022**, des activités d'assistance technique, dans le cadre du programme AFI-SECFAL, ont été prévues pour aider les **États suivants : 02 États SSeC, Somalie, Malawi, Érythrée, Madagascar, Comores, Égypte et Soudan.**

6.2 Appui institutionnel de la BAD à la CAFAC pour la mise en œuvre du MUTAA:

Dans le cadre de l'appui institutionnel de la BAD à la CAFAC pour la mise en œuvre du projet MUTAA, et afin réaliser son plein potentiel, le projet a inclus une disposition pour l'assistance aux États membres du MUTAA, l'assistance aux compagnies aériennes et aux aéroports afin d'améliorer leurs performances en matière de sûreté et leur niveau de mise en œuvre effective des SARP de l'OACI en matière de sûreté.

Les États suivants ont participé à l'assistance technique AFI-CES dans le cadre du projet CAFAC - Banque africaine de développement (BAD) : **Gambie, Mozambique, République démocratique du Congo, Zambie, Niger, Zimbabwe, Maroc, Libéria, Guinée, Guinée équatoriale et Tchad.**

La CAFAC a entamé des discussions avec les États bénéficiaires, par l'intermédiaire des points focaux désignés, afin de mettre à jour leurs besoins urgents et de fixer les dates des activités d'assistance technique.

7. MISE EN PLACE D'UN GUICHET UNIQUE EN AFRIQUE : RECONNAISSANCE DE L'EQUIVALENCE DES MESURES DE SÛRETÉ

7.1 Au cours de la 9^e réunion RASFALG-AFI, la CAFAC a fait une présentation sur son initiative de sûreté à guichet unique. La CAFAC a souligné que l'un des programmes stratégiques de l'OACI est de suivre l'évolution du concept de sûreté à guichet unique (OSS) et de promouvoir la mise en œuvre de nouveaux arrangements multilatéraux et bilatéraux de sûreté à guichet unique entre les États, afin d'éviter le chevauchement des mesures de sûreté, dans la mesure du possible.

Version française

- 7.2** L'un des programmes stratégiques de l'OACI était de suivre l'évolution du concept de sûreté à guichet unique et de promouvoir la mise en œuvre de nouveaux arrangements multilatéraux de sûreté à guichet unique entre les États, afin d'éviter le chevauchement des mesures de sûreté dans la mesure du possible.
- 7.3** Les normes 4.4.3 et 4.5.4 de l'annexe 17 et la recommandation 2.4.9 autorisent les États à exempter les passagers, les bagages de cabine et les bagages de soute qui ont été contrôlés à un niveau approprié au point d'origine et qui ont ensuite été protégés contre toute interférence non autorisée résultant d'un nouveau contrôle, à condition qu'un processus de reconnaissance de l'équivalence ait été mis en place pour s'assurer que les mesures de sûreté appliquées dans un État sont équivalentes (en termes de résultat de sûreté) aux mesures de sûreté appliquées dans un ou plusieurs autres États.
- 7.4** La deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2), qui s'est tenue les 29 et 30 novembre 2018, a abordé la question des dispositifs de sûreté à guichet unique. HLCAS/2 a conclu que les arrangements de sûreté à guichet unique entre les États fondés sur la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté pouvaient présenter certains avantages, par exemple une plus grande efficacité des opérations, des délais de transfert plus rapides pour les passagers et une plus grande satisfaction des passagers. La conférence a encouragé les États à conclure des accords de collaboration et à mettre en œuvre des arrangements de sûreté à guichet unique, afin d'accroître la durabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant les doubles emplois inutiles dans les contrôles de sûreté, lorsque cela est compatible avec les éléments indicatifs du Manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI (Doc 8973) tel que modifié.
- 7.5** L'industrie de l'aviation civile souhaite éviter, par le biais d'un processus de reconnaissance de l'OSS, la répétition des procédures et cherche à améliorer l'efficacité des opérations de l'aviation. Outre les gains de l'industrie, l'OSS peut améliorer considérablement l'expérience des passagers grâce à l'augmentation des options de vol et à la réduction des temps de correspondance.
- 7.6** La sûreté à guichet unique peut être holistique (exemptant les passagers en transfert et leurs bagages de cabine, et les bagages de soute de transfert d'une nouvelle vérification) ou détaillée (par exemple exemptant uniquement les bagages de soute d'une nouvelle vérification). Un dispositif de sûreté à guichet unique peut couvrir toutes les opérations de transfert entre deux ou plusieurs États, ou son champ d'application peut être limité à certains aéroports et à certains itinéraires. La reconnaissance de l'équivalence peut être faite par un seul État (reconnaissance unilatérale) ou réciproque (reconnaissance bilatérale/multilatérale).
- 7.7** Le double emploi, inutile entre les régimes matures, peut nuire à la sûreté de l'aviation en détournant des ressources de l'utilisation efficace et en les réaffectant là où elles sont le plus nécessaires pour accroître l'efficacité et la durabilité de la sûreté de l'aviation.
- 7.8** La mise en œuvre du système de sûreté à guichet unique renforce la collaboration, la compréhension mutuelle et l'échange d'informations sur les procédures de sûreté de l'aviation pertinentes.

Version française

7.9 L'Afrique met en place un système de transport aérien durable dans le cadre du Marché unique du transport aérien Africain (MUTAA). Une collaboration renforcée impliquant toutes les parties prenantes de la chaîne de valeur est nécessaire pour assurer la croissance et la durabilité à long terme du marché africain. En tant qu'organisme d'exécution, la CAFAC est chargée de gérer la libéralisation du transport aérien en Afrique. Cette responsabilité inclut le MUTAA, qui veille à ce que l'aviation occupe la place qui lui revient, joue le rôle qui lui revient et contribue à la connexion intra-africaine. Le MUTAA prône l'intégration sociale, économique et politique de l'Afrique et stimule le commerce et le tourisme intra-africains conformément à l'Agenda 2063 de l'UA. Le projet MUTAA peut être une formidable plateforme et une opportunité pour la mise en œuvre du processus de sûreté à guichet unique.

Du point de vue de la sûreté de l'aviation, il est important de préciser que l'OSS doivent être mis en œuvre de manière structurée et prudente, en garantissant un processus sécurisé, afin d'éviter tout doute quant à l'efficacité des mesures de sûreté, ce qui pourrait entraîner un éventuel recul. Le processus conduisant à la reconnaissance de l'équivalence doit être distingué du résultat du processus, c'est-à-dire de la reconnaissance elle-même. Le processus de vérification devrait inclure tous les États concernés, tandis que la décision finale de reconnaître l'équivalence peut être prise par un seul État (reconnaissance unilatérale) ou réciproque (reconnaissance bilatérale/multilatérale). La reconnaissance de l'équivalence devrait se faire au niveau de l'État. Les logiciels libres peuvent être mis en œuvre par étapes, en commençant par la reconnaissance des bagages de soute, et peuvent être étendus à des évaluations plus complexes, y compris les passagers et les bagages de cabine, dans une deuxième phase.

En outre, l'OSS ne peut reconnaître qu'un seul aéroport spécifique, n'exigeant pas la reconnaissance de tous les aéroports opérant entre deux États, comme indiqué dans le DOC 8973. Compte tenu de ce qui précède, la stratégie proposée de la CAFAC pour une mise en œuvre de sûreté à guichet unique serait un processus progressif, qui devrait porter sur les trois aspects suivants :

- a) **L'État aurait dû prendre l'engagement solennel d'adhésion au MUTAA.**
- b) **Commencer par le processus de reconnaissance le plus simple (c.-à-d. la reconnaissance des bagages en soute) ; et**
- c) **Rechercher un aéroport où la demande de transfert de passagers est élevée.**

La sûreté à guichet unique est l'un des résultats d'un processus de reconnaissance d'équivalence. L'OSS peut être multilatérale, bilatérale ou unilatérale. La reconnaissance multilatérale serait la meilleure solution pour toutes les industries, en promouvant la facilitation d'une manière sûre pour la plupart des passagers. Cependant, comme cela a déjà été présenté, la mise en œuvre de l'OSS comporte de nombreux aspects, et une mise en œuvre multilatérale est plus un défi qui peut arrêter la progression si un aspect n'est pas mis en œuvre de manière satisfaisante.

Version française

8. MESURES À PRENDRE PAR LA RÉUNION

Le Comité directeur est donc invité à :

- a)** Prendre note des informations contenues dans la présente note de travail ;
- b)** Prendre note des mesures prises dans la mise en œuvre des 9^{ème} recommandations RASFALG-AFI ;
- c)** Prendre note de l'adoption de la Déclaration et des Objectifs de Windhoek révisés ;
- d)** Inviter les États membres africains et les parties prenantes à fournir l'appui nécessaire au RASFALG-AFI dans ses efforts pour améliorer la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique ;
- e)** Prendre note de la nécessité de mettre en œuvre la sûreté à guichet unique en Afrique ; et
- f)** Demander aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) de diriger la mise en œuvre de la stratégie d'OSS.