

Version française

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

PLAN RÉGIONAL AFI COMPLET DE MISE EN ŒUVRE DE 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 de la Convention révisée de Windhoek
Déclaration et objectifs.

(Présentée par la Commission Africaine de l'Aviation Civile)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent document fait le point sur la mise en œuvre par les États membres africains des objectifs de Windhoek en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation. Le document fait également le point sur l'examen de la Déclaration et des objectifs de Windhoek. Il met également en lumière les difficultés rencontrées dans la mise en œuvre des objectifs de Windhoek en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation.

Les mesures prises pour donner suite au présent document sont présentées au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

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

1.2 Les ministres ont en outre invité les États membres africains à fournir des ressources et à soutenir la mise en œuvre du plan 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 par la suite 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 et la facilitation de l'aviation en Afrique et ont chargé la CAFAC de suivre leur mise en œuvre et de faire rapport à ce sujet.

2. HISTORIQUE

2.1 La Conférence ministérielle susmentionnée a reconnu l'importance des politiques de l'OACI à l'appui du développement du transport aérien et de la croissance économique et a donc adopté une déclaration dans laquelle elle s'est notamment engagée politiquement aux niveaux national, régional et

Version française

continental en faveur de la sûreté et de la facilitation de l'aviation et a approuvé quinze objectifs de sûreté et de facilitation de l'aviation pour l'Afrique.

2.2 La CAFAC a demandé aux États de fournir régulièrement des informations actualisées sur l'état d'avancement de la 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 la sûreté et de la facilitation de l'aviation (RASFALG-AFI).

2.3 La 6e réunion des directeurs généraux de l'aviation civile (DGCA6), qui s'est tenue du 2 au 4 novembre 2016 à Brazzaville, au Congo, a adopté les actions prioritaires suivantes afin d'accélérer la mise en œuvre des objectifs de Windhoek, pour que les États membres atteignent la moyenne mondiale sur la mise en œuvre effective (EI) des éléments critiques :

a) Les États appelés à élaborer des plans d'action nationaux pour la mise en œuvre des objectifs de Windhoek en matière de sûreté et de facilitation ;

b) les États appelés à améliorer leur IE des CE ;

c) Les États appelés à résoudre tous les préoccupations significatives en matière de sûreté (SSeC) existantes ;

d) Les États appelés à mettre en œuvre une stratégie TRIP ; et

e) Les États appelés à ratifier les instruments juridiques internationaux pertinents en matière de sûreté de l'aviation.

2.4 La 30e session plénière de la CAFAC, 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 objectifs de Windhoek. La Plénière a exhorté les États membres du groupe 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'en informer la CAFAC et/ou les bureaux régionaux de l'OACI.

3. EXAMEN DE LA DÉCLARATION ET DES OBJECTIFS DE WINDHOEK

3.1 Lors de sa 8e réunion tenue à Kampala (Ouganda) en mai 2019, le comité directeur du plan AFI SECFAL a identifié la nécessité d'examiner et d'aligner la déclaration et les objectifs de Windhoek sur le plan mondial de sûreté de l'aviation de l'OACI (GASeP) et a en outre chargé la CAFAC de diriger le processus d'examen (SC08/DEC 02). L'objectif était d'assurer l'harmonisation des plans et initiatives régionaux relatifs à la sûreté et à la facilitation de l'aviation 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 l'établissement des priorités aux niveaux international, régional et des États, 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 oriente les efforts visant à renforcer conjointement la sûreté de l'aviation.

3.3 La réunion du groupe de travail d'experts AVSEC, y compris les responsables régionaux des bureaux ESAF et WACAF de l'OACI, a été convoquée par la CAFAC du 19 au 23 novembre 2019; réunion au cours de la quelle la Déclaration ministérielle et les Objectifs de Windhoek ont été révisés et alignés sur le GASeP.

Version française

3.3 L'examen des nouveaux objectifs de sûreté et de facilitation de Windhoek comprenait les éléments suivants :

- Examen de tous les objectifs et révision des délais, pour s'assurer qu'ils sont à jour, en tenant compte de l'état d'avancement de la mise en œuvre par les États ;
- Avec le Plan mondiale pour le sûreté de l'aviation (GASeP)
- Élaboration de la feuille de route pour aider et améliorer le niveau de mise en œuvre de ces objectifs et leur suivi.

3.4 L'examen des objectifs de Windhoek en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation a impliqué l'examen de tous les objectifs, afin de s'assurer qu'ils sont à jour, en tenant compte de l'état d'avancement de leur mise en œuvre par les États et des délais, tout en les alignant sur le GASeP. 3 nouveaux objectifs ont été introduits, en tenant compte des actions prioritaires clés inexploitées du GASeP.

- **Tous les États africains devraient prendre des mesures appropriées pour développer une forte culture de la sûreté à tous les niveaux au sein des organisations d'ici la fin de 2023.**
- **OBJECTIF 17** : Tous les États africains devraient avoir établi des spécifications techniques minimales pour les équipements de sûreté et autres moyens innovants en matière de techniques de détection, de processus de certification et d'utilisation opérationnelle, y compris les facteurs humains, d'ici la fin de 2023.
- **OBJECTIF 18** : Tous les États africains devraient avoir établi le cadre nécessaire pour accroître la collaboration au niveau national et avec d'autres États, des organisations/partenaires régionaux, des blocs économiques, etc. afin de promouvoir et d'atteindre rapidement et efficacement les principaux objectifs de sûreté de l'aviation dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI d'ici la fin de 2023.

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

3.6 Les amendements proposés à la Déclaration et aux Objectifs de Windhoek ont ensuite été diffusés aux États membres pour qu'ils les examinent, les commentent et les commentent, et seuls deux États ont répondu à cet appel (*Bénin et Côte d'Ivoire*).

3.8 Le projet final d'amendement à la Déclaration et aux Objectifs de Windhoek avait été examiné et approuvé favorablement par le Comité directeur du plan AFI SECFAL ; il sera soumis de nouveau aux États membres, puis au Comité des ministres africains pour approbation ultérieure, puis approuvé par les organes de l'UA.

3.9 La session ministérielle STC de la 3ème session ordinaire du Comité technique spécialisé (STC) de l'UA sur les transports, les infrastructures transcontinentales et interrégionales et l'énergie (STC-TTIE), qui s'est tenue en ligne du 28 au 30 juin 2021, a adopté les objectifs de Windhoek révisés sur la sûreté et la facilitation de l'aviation.

3.10 La nouvelle Déclaration et objectifs de Windhoek a été approuvée par le **41^e Conseil exécutif de l'UA lors de sa quarantième session ordinaire, tenue à Addis-Abeba, en Éthiopie, du 2 au 3 février 2022**, par sa décision **EX.CL/Dec.1143-1167(XL)**.

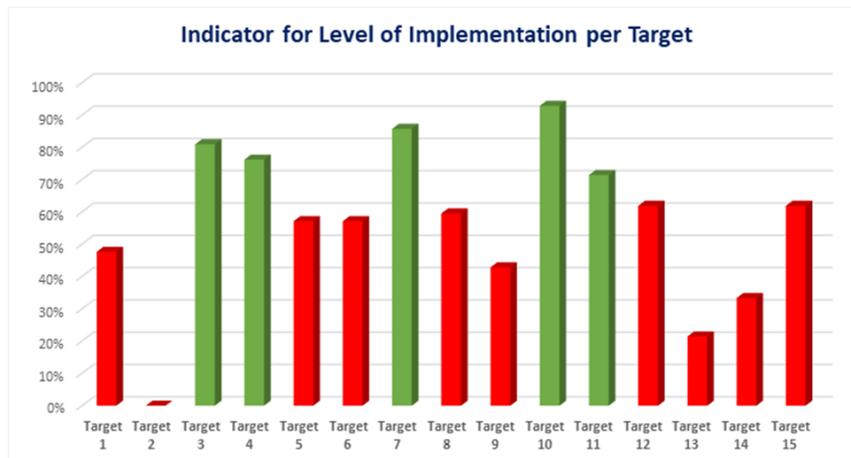
Version française

4. **PROGRÈS ACCOMPLIS DANS LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS ALIGNÉS**

La CAFAC continue de demander aux États de fournir des informations actualisées sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de ces objectifs. Une enquête en ligne sur ce qui précède a été mise au point par la CAFAC afin de recueillir des données auprès des États membres et de fournir une analyse en temps réel et un résumé des réponses des États et des résultats individuels.

À ce jour, la CAFAC a enregistré les réponses des quarante et un (42) États suivants : Afrique du Sud, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Cameroun, Cabo Verde, Comores, Côte-D'ivoire, Djibouti, Égypte, Eswatini, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Mali, Mauritanie, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République démocratique du Congo, République du Congo, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Léone, Somalie, Soudan du Sud, Tchad, Tanzanie, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

Le graphique ci-dessous montre l'indicateur du niveau de mise en œuvre par objectif.



Le graphique ci-dessus indique que la mise en œuvre des objectifs 1, 2, 5, 9, 13 et 14 a été constamment faible. L'état d'avancement de la mise en œuvre des objectifs de Windhoek, sur la base de la réponse des États à la CAFAC, est joint au présent document de travail en tant qu'**annexe A**.

5. **DIFFICULTÉS RENCONTRÉES DANS LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS DE WINDHOEK**

La mise en œuvre des objectifs de Windhoek au cours des dernières années de son existence est très encourageante. Il doit toutefois faire face à des défis redoutables, parmi d'autres, soulignés comme suit :

- a) Pouvoirs d'exécution inadéquats conférés à l'autorité compétente désignée en matière de sûreté ;
- b) Multiplicité des organes de sûreté et de facilitation au niveau national.

Version française

- c) Difficulté à attirer et à retenir du personnel AVSEC qualifié.
- d) Absence d'une infrastructure de sûreté et de facilitation de l'aviation (y compris le personnel, les voies et l'équipement) ;
- e) Manque de culture de sûreté et de priorisation ; et
- f) Absence de mécanisme de coordination pour éviter les doubles emplois dans les efforts de renforcement des capacités.

La mise en œuvre des objectifs de Windhoek est également confrontée aux défis que la COVID-19 posait à l'aviation en raison des effets inattendus et de la baisse des revenus dans le secteur de l'aviation, qui ont gravement et négativement affecté le secteur de l'aviation civile (acquisition d'équipements de sûreté, maintenance, formation, etc.). Les activités de formation en ligne, de renforcement des capacités et d'assistance sont un pilier essentiel pour juguler cette situation récente.

6. MESURES PRISES PAR LA RÉUNION

Le Comité directeur est invité à :

- a) prendre note du contenu de la note de travail et de ses annexes ainsi que de la documentation connexe ;
- b) Prendre note de la décision EX.CL/Dec.1143-1167 (XL) de la quarante et unième session ordinaire du Conseil exécutif de l'UA, tenue à Addis-Abeba, sur l'approbation de la Déclaration et des Objectifs de Windhoek révisés ;
- c) Exhorter les États à fournir des données actualisées sur la base des nouveaux objectifs révisés ;
- d) Prendre note des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la Déclaration et des Objectifs de Windhoek ; et
- e) Exhorter les États membres africains à redoubler d'efforts et à prendre des mesures pour atteindre les objectifs de la Déclaration de Windhoek révisée et fixer des objectifs ;

Annexe A

État d'avancement de la mise en œuvre des objectifs de Windhoek

Objectif 1 : Au moins :

- **80 % des États africains devraient atteindre plus de 65 % de mise en œuvre effective des EC d'ici 2021 ;**
- **b) 90% des États africains devraient atteindre plus de 80% d'ici 2023;**
- **c) 100% des États africains devraient atteindre plus de 90% d'ici la fin de 2030.**

48% de taux de conformité enregistrée. Au cours du processus d'harmonisation, il a été convenu que 65 % était un objectif pratique conforme au GASep. L'OACI a procédé à une analyse des états AFI récemment audités pour identifier les déficiences communes, avec une moyenne de 60,03 %. Le nombre d'États africains qui atteignent cet objectif reste inférieur à 75 %. Ces statistiques sont basées sur les États audités dans le cadre de l'USAP Cercle II et trente-trois (33) États audités dans le cadre de l'USAP CMA

Objectif 2 : D'urgence, des mesures appropriées doivent être prises pour répondre à toutes les préoccupations significatives en matière de sûreté (SSeC) existantes dans la région afin d'empêcher toute nouvelle SSeC.

Réalisé 94 %. Deux États ont enregistré le SSeC comme suit : un État = 5 SSeC et un État = 1 SSeC. De nombreuses missions ont été effectuées en permanence par les experts AVSEC dans le cadre du programme de coopération entre experts (AFI CES) avec effet immédiat en vue de supprimer les SSeC identifiés dans un État AFI. Le soutien à ces États a été entravé par l'épidémie de COVID-19.

Objectif 3 : Renforcement des capacités des autorités compétentes disposant de ressources suffisantes pour assurer la mise en œuvre effective des fonctions de surveillance de la sûreté et de la facilitation de l'aviation dans tous les États africains d'ici à la fin de 2021.

Tous les États africains disposent d'autorités appropriées pour le contrôle de la sûreté, tandis que **18 %** des États n'ont pas les pouvoirs et/ou les ressources nécessaires pour assumer efficacement de leurs fonctions de contrôle. Il faut encore plaider en faveur d'un engagement politique.

Objectif 4 : D'ici à la fin de 2021, tous les États africains devraient établir les programmes nationaux écrits et approuvés suivants :

- **Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) ; Programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NCASQCP) ;**
- **Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP) ; et**
- **Programme national de facilitation du transport aérien (NATFP).**

76 % des États ont rédigé et approuvé des programmes nationaux de facilitation du transport aérien. L'OACI a achevé l'élaboration de l'annexe 9 - Cours de facilitation, et la trousse est actuellement en cours de validation.

Objectif 5 : D'ici la fin de 2021, tous les États africains doivent avoir mis en place des comités nationaux de sûreté de l'aviation civile (NCASC) et des comités nationaux de facilitation du transport aérien (NATFC) fonctionnels.

Version française

57 % des États ont mis en place des comités nationaux de facilitation du transport aérien. L'OACI a tenu un webinaire sur les outils de facilitation en réponse à la COVID-19, afin de renforcer la coopération internationale et interinstitutions pour la création et la gestion de comités nationaux de facilitation du transport aérien résilients et robustes.

Objectif 6 : D'ici à la fin de 2023, tous les États africains devraient avoir mis en place des processus de gestion des risques en matière de sûreté, qui tiennent compte de l'énoncé du contexte des risques et des procédures de réponse aux crises de l'OACI.

Réalisé à 39 %. Les missions dans les États ont indiqué que la plupart d'entre eux ne disposaient pas des capacités, des ressources et des systèmes (gestion et analyse des données) nécessaires pour procéder à l'évaluation et/ou à la gestion des risques en matière de sûreté.

6 ateliers de gestion des risques ont été organisés en collaboration avec des organisations partenaires, et d'autres sont prévus à la demande de la population.

Objectif 7 : Tous les États africains devraient régulièrement mettre à jour le réseau des points de contact pour la sûreté de l'aviation de l'OACI et promouvoir son utilisation pour améliorer le mécanisme régional de partage de l'information.

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

Objectif 8 : Tous les États africains devraient élaborer et mettre en œuvre, d'ici à la fin de 2023, des politiques appropriées pour attirer, mettre en valeur et retenir les ressources humaines responsables de l'élaboration, de la mise en œuvre et du maintien efficaces des normes de sûreté de l'aviation et des pratiques recommandées aux niveaux national et aéroportuaire.

Réalisé à 58 %. Il reste encore 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 par manque de hiérarchisation de la sûreté de l'aviation civile. La CAFAC veillera à ce que cette question soit abordée dans le cadre de l'examen du PAFC actuellement en cours.

Objectif 9 : Tous les États africains devraient avoir un accès fluide à un centre de formation à la sûreté de l'aviation, doté de capacités durables de formation à la sûreté et à la facilitation de l'aviation adaptées à leurs besoins, d'ici à la fin de 2023. Cela peut inclure une formation en ligne et mixte, et une formation des concepteurs de cours.

Réalisé à 30 %. La collaboration avec les 8 centres de formation AFI suivants se poursuit en vue d'élaborer des cours sur mesure pour aider les États à satisfaire aux exigences de l'élément critique 4 : (AESA, Nairobi, Kenya ; ACSA, Johannesburg, Afrique du Sud ; ERNAM Dakar, Sénégal ; Douala, Cameroun ; FAAN Lagos, Nigéria ; Égypte ; Casablanca, Maroc et Tunisie).

Objectif 10 : Tous les États africains devraient délivrer uniquement des passeports lisibles à la machine (MRP) conformément au Doc 9303 de l'OACI – Documents de voyage lisibles à la machine d'ici la fin de 2021. Tous les passeports non lisibles à la machine doivent être retirés de la circulation d'ici la fin de 2021.

Les registres de l'OACI indiquent que **tous les** États africains délivrent actuellement des MRP.

Version française

Objectif 11 : Tous les États africains devraient investir dans l'amélioration des sources de données de base fiables, telles que les systèmes d'enregistrement des faits d'état civil et de statistiques de l'état civil. Les États africains devraient également mettre en place des procédures pour communiquer des informations sur les documents de voyage volés, perdus et révoqués, afin de les intégrer dans la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage volés et perdus (SLTD) d'ici la fin 2023.

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

Objectif 12 : Tous les États africains devraient délivrer uniquement des documents de voyage lisibles à la machine (MRTD) aux réfugiés et aux apatrides d'ici la fin de 2023.

Réalisé à 67 %. Les États sont instamment priés de mettre en œuvre et de solliciter une assistance ou des conseils, selon qu'il conviendra.

Objectif 13 : Au moins 50 % des États africains devraient avoir rejoint le Public Key Directory (PKD) d'ici la fin de 2023, et tous les États d'ici la fin de 2030.

Conforme à 26 %.

Objectif 14 : Tous les États africains devraient avoir mis en place des processus de transmission obligatoire des informations anticipées sur les voyageurs (API) ou des informations anticipées interactives sur les voyageurs (IAPI) et des dossiers passagers (PNR) d'ici la fin de 2023.

Réalisé à 24 %. D'après les statistiques de l'OACI, seuls deux États mettent en œuvre l'API. Les États sont encouragés à tirer parti du Programme des Nations Unies pour la lutte contre le terrorisme.

Objectif 15 : Tous les États africains devraient prendre les mesures appropriées pour développer leur capacité à mener des évaluations des risques afin de protéger l'aviation civile contre tout scénario de menace possible, y compris, mais sans s'y limiter, les dispositifs explosifs improvisés (PBIED), les systèmes portables de défense de l'aviation (MANPADS), les dispositifs explosifs improvisés (IED) dans le fret, les menaces internes, la cybersécurité, les dispositifs explosifs improvisés (MVBIED), etc. d'ici la fin de 2023.

Réalisé à 48 %. Les États sont encouragés à tirer parti des ateliers disponibles pour parvenir à un niveau optimal de conformité.

Objectif 16: Tous les États africains devraient prendre des mesures appropriées pour développer une forte culture de la sûreté à tous les niveaux au sein des organisations d'ici la fin de 2023.

La collecte de données est en cours.

Tous les États africains devraient avoir fixé des spécifications techniques minimales pour les équipements de sûreté et autres moyens innovants de techniques de détection, de processus de certification et d'utilisation opérationnelle, y compris les facteurs humains, d'ici la fin de 2023.

La collecte de données est en cours.

Version française

Tous les États africains devraient avoir établi le cadre nécessaire pour accroître la collaboration au niveau national et avec d'autres États, organisations/partenaires régionaux, blocs économiques, etc. afin de promouvoir et d'atteindre rapidement et efficacement les principaux objectifs de sûreté de l'aviation dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI d'ici fin 2023.

La collecte de données est en cours.