PIECE JOINTE A

Document-cadre actualisé du Plan AFI SECFAL (2024-2030)

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

MIS A JOUR POUR LA PERIODE DE PROROGATION DU MANDAT
(1er JANVIER 2024 - 31 DÉCEMBRE 2030)

SOMMAIRE DU PLAN AFI SECFAL

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est une institution spécialisée des Nations Unies chargée de veiller à l'application par États membres des 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 constituent des facteurs clés pour le développement rapide de l'économie mondiale.

Le Plan pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan 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 24e session plénière extraordinaire de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), tenue du 1er au 4 juillet 2014 à Dakar (Sénégal). Au cours de cette session, les États AFI ont en outre demandé à l'Organisation d'approuver le Plan en tant que programme de l'OACI.

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

À sa 226e session, le Conseil de l'OACI a approuvé la prorogation du mandat du Plan AFI SECFAL de 2024 à 2030 conformément à la faille de route du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) et ses révisions ultérieures. Cette prorogation a été entérinée ultérieurement par l'Assemblée de l'OACI lors de sa 41e session en 2022 au moyen des résolutions A41-17 et A41-18.

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

RÉFÉRENCES

C-WP/14181 *Initiative AFI pour la sûreté et la facilitation*

C-DEC 203/2 Décision du Conseil de l'OACI approuvant l'Initiative AFI SECFAL en tant que programme de l'OACI

C-DEC 226/2 Rapport sur le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL)

C/WP/15378 Décision du Conseil de l'OACI portant approbation de la prorogation du mandat du Plan AFI-SECFAL de 2024 à 2030 conformément à la Feuille de route du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde(GASeP) et ses révsiions ultérieures.

- Note de travail présentée par l'Ouganda à la réunion du Plan AFI SECFAL tenue à Dakar
- Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation en Afrique
- Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)

- Feuille de route pour la sûreté de l'aviation en Afrique et au Moyen-Orient
  - Plan d'activités 2023-2025 de l'OACI, Version 1.0 - 25 juillet 2022

TABLE DES MATIÈRES

SOMMAIRE DU PLAN AFI SECFAL 2

RÉFÉRENCES 2

1. CONTEXTE 2

2. ÉTAPES CLÉS FRANCHIES PAR LE PLAN DEPUIS SA CRÉATION (2015 - 2023) 5

3. DESCRIPTION DU PLAN 7

2. GESTION ET MISE EN ŒUVRE DU PLAN 10

2. BESOINS EN RESSOURCES, PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES ET FINANCEMENT 12

3. SUIVI ET ÉVALUATION 13

1. APPENDICE A – ACRONYMES 1

APPENDICE B – GESTION ET MISE EN OEUVRE (OBJECTIFS, RÉSULTATS ET ACTIVITÉS) 2

APPENDICE C – PRINCIPALES PARTIES PRENANTES – PARTENAIRES 25

APPENDICE D – Ressources FINANCIÈRES NÉCESAIRES POUR SOUTENIR le Plan (estimation) 27

APPENDICE E – RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SUIVI DE RAPPORTS 1

1. HISTORIQUE ET OBJECTIF 2

2. LE CADRE DE GOUVERNANCE 5

3. RÔLES 6

4. DIRECTIVES RELATIVES AU MANDAT DU COMITE DIRECTEUR 10

1. CONTEXTE

1.1 Aperçu général de la situation

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 a enregistré un taux de croissance de 4,7 % en 2019. Cette tendance devait se poursuivre, selon les prévisions de croissance économique soutenue pour le continent, n'eûrent été les perturbations et l'effet dévastateur de la pandémie de Covid-19 sur le secteur à partir de mars 2020. En 2022, la reprise progressive du secteur a atteint 76 % des niveaux de 2019, mais avec des prévisions de croissance dépassant les niveaux d'avant la crise pour atteindre 101 % en 2025 .

1.1.2 S'agissant des prévisions de croissance du secteur de l'aviation, la mise en œuvre en temps voulu par les Etats des recommandations du volet Facilitation de la Conférence de haut niveau sur laCOVID-19 (HLCC 2021) facilitera un relèvement du secteur de l'aviation après la pandémie de COVID-19, et un système de l'aviation resilient face aux futures pandémies, puisque les recommandations cocernent les mesures opérationnelles de facilitation, le renforcement de la coordination nationale et la cooperation internationale, le re,forcement du partage des données pour faciliter des voyages fluids et sans contact, les approaches futures de la gestion de mesures sanitaires durables, et d'autres questions de facilitation.

1.1.3 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. Avant la Plan AFI SECFAL, ces activités prenaient principalement 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'institutions de crédit 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 les auspices de l'OACI. Même si des résultats notables ont été obtenus par le passé, permettant une croissance des activités aéronautiques, la coordination assurée par le Plan continuera à garantir la durabilité des réalisations.

1.1.4 L'analyse des résultats du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI, les résultats des missions d'assistance technique effectuées par les bureaux régionaux de l'OACI, les évaluations des besoins, ainsi que d'autres sources d'information, fait ressortir que la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique font souvent encore face à des lacunes systémiques et persistantes dans les domaines de la réglementation, de la supervision, des critères de selection du personnel et de la formation, de la fourniture des éléments indicatifs, des méthodologies adéquates d'évaluation des risques, des procédures au niveau des aéroports, de la cybersécurité et la mise en œuvre des mesures de contrôle d'accès côté pise et des contrôles aux frontières.

1.1.5 Parmi les écueils rencontrés figurent la legislation et les politiques nationales insuffisantes (legislation aéronautique de base et règlements d'exploitation), responsabilisation des inspecteurs nationaux de la sûreté de l'aviation, sous-développement des infrastructures de sûreté de l'aviation et des ressources d'appui, financement insuffisant et faiblesse des moyens consacrés à l'aviation , et pénurie de personnel convenabelement formé. Notamment, il ressort de l'analyse des résultats de l'USAP-CMA u'au 31 décembre 2023, 47 des 54 Etats membres de la région AFI ont reçu une ou plusieurs missions d'audit de l'USAP-CMA. Ces audits ont identifié plusieurs aspects liés aux

systèmes nationaux de supervision de la sûreté de l'aviation sur lesquels les Eatts continuent à faire afce à des difficultés. Les principaux domaines mis en lumière comme étant des défis persistants sont, notamment, les suivants:

a) Les lacunes des règlements d'exploitation, des programmes nationaux, des procédures et des pratiques au regard de l'Annexe 17 en vigueur, y compris les qualifications des inspecteurs, les pouvoirs d'exécution, le mécanisme de coordination, l'identification des renseignements cruciaux et les technologies de communication.

b) Manque de programmes de formation des inspecteurs nationaux de la sûreté de l'aviation pour s'assurer que le personnel chargé de menser les activités nationales de contrôle de la qualité sont formés suivant les normes en vigueur pour ces tâches.

c) Inadaptation du mécanisme de supervision des processus de formation des personnes d'effectuer les contrôles de sûreté, notamment un système de certification garantissant que toutes les personnes qui participant eux activités de formation en sûreté de l'aviation sont qualifiés dans les domaines concernés.

d) Mise en œuvre inefficace des activités nationales de contrôle de la qualité en plus des procédures, des formulaires, des listes de vérification ou des protocoles défectueux pour les activités de surveillance et de résolution des carences identifiées par les inspecteurs nationaux lors des inspections.

e) Procédures aéroportuaires, mécanismes et programmes de coordination laissant à désirer, absence de ressources et d'infrastructures de soutien à la sûreté de l'aviation, mesures de contrôle d'accès et sûreté côté ville inefficaces, y compris l'absence de spécifications des tests pour les équipements d'inspection-filtrage utilisés pour les personnes, les bagages et le fret.

f) Incapacité à mettre en œuvre les processus pour assurer que les programmes de sûreté d'exploitant d'aéronef, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et d'autres entités aéroportuaires répondent aux exigences de leur PNSAC, y compris la mise en œuvre insuffisante des contrôles et des fouilles de sûreté en vol des aéronefs au départ et des instructions sur le port d'armes dans un compartiment inaccessible à toute personne pendant le vol.

g) Absence ou insuffisance des procédures aéroportuaires pour l'inspection-filtrage associée à la mise en œuvre inefficace des exigences de l'inspection-filtrage et du rapprochement des passagers et des bagages.

h) Absence d'instructions, d'éléments indicatifs ou de critères de performance développés et suffisamment détaillés pour les contrôles de sûreté et l'inspection-filtrage du fret et de la poste ;

i) Abasence de plans d'exception détaillés, de mesures de soutien, de formations spécialisées, de tests réguliers, d'évaluations pour déterminer les lacunes des mécanismes de réponse et manqué de formations spécialisées.

1.1.6 S'agissant des aspects liés aux contrôles aux frontières en aviation, l'Afrique demeure confrontée à des problèmes de facilitation du transport aérien qui ont un effet néfaste sur l'efficacité et l'intégrité des activités de gestion des frontières et la qualité des services ariens. Au mois d'août 2023, tous les 54 États membres de la région n'ont pas élaboré des programmes nationaux de facilitation du transport aérien (PNFTA) et mise en place des comités nationaux de facilitation du transport aérien et des comités nationaux de facilitation d'aéroport (CNFTA/CNFA), et seulement six pays ont introduit les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et seulement trois ont mis en œuvre des systèmes de données de dossier passage (PNR), comme le requièrent l'Annxe 9 à la Convention de Chicago et les résolutions 2178(2014), 2309(2016) et 2396 52 017) du Conseil de sécurité de l'ONU

1.1.7 L'ampleur du problème est aggravée par un environnement sécuritaire précaire, les zones de conflit, l'instabilité politique, et la présence grandissante de terroristes, d'insurgés, et des

activités de groupes criminels sur le continent, ce qui met de nombreux pays en grande difficulté en ce qui concerne le respect des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI .

1.1.8 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. 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, y compris, 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 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).
- Les ministres africains chargés de la sûreté de l'aviation civile et de la facilitation du transport aérien se sont réunis à Windhoek (Namibie) du 7 au 8 avril 2016, sous l'égide de l'OACI et de la CAFAC et sous les auspices de la Commission de l'Union africaine (CUA), pour faire une déclaration et définir des cibles en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation en Afrique ;
- La Feuille de route pour la sûreté de l'aviation en Afrique et au Moyen-Orient, approuvée par la Conférence ministérielle sur la sûreté de l'aviation tenue à Sharm El Sheikh (Égypte) du 22 au 24 août 2017) sert de base pour les travaux à effectuer par les groupes AVSEC/FAL régionaux compétents, conformément au Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP).

1.2 Difficultés communes conduisant à des lacunes quant à la conformité dans les domaines de la sûreté de l'aviation (AVSEC) et de la facilitation (FAL) dans la région AFI

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) et à la Feuille de route du GASeP dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la facilitation sur le continent, en plus de l'approche d'évaluation des causes profondes préconisées par le Plan. Les obstacles communs ci-après ont toutefois été retenus comme nécessitant une attention prioritaire:

a) 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 ;
b) des pouvoirs d'exécution insuffisants octroyés à l'autorité compétente désignée pour la sûreté ;
c) la difficulté d'établir un mécanisme de coordination pour les questions de facilitation du transport aérien, notamment le CNFTA/CNFA et les comités connexes en raison du caractère pluriinstitutionnel de la facilitation du transport aérien ;
d) la difficulté d'attirer, de retenir et de conserver les compétences dans le domaine de l'AVSEC/FAL en raison, entre autres, de l'absence de formation et de planification de la relève ;
e) le sous-développement des infrastructures et des procédures de sûreté de l'aviation et de facilitation ;
f) l'absence d'une culture de la sûreté et de la facilitation du transport aérien et de capacités durables établies de formation en sûreté de l'aviation ;
g) 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 ;
h) 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 ;
i) le manque de coordination et les activités redondantes en matière de renforcement des capacités ;
j) l'impréparation ou l'incapacité de certains États à résoudre les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) existantes en raison doit de l'absence de volonté politique, de l'instabilité politique ou du manqué de ressources financières suffisantes.

2. ÉTAPES CLÉS FRANCHIES PAR LE PLAN DEPUIS SA CRÉATION (2015 - 2023)

2.1 Depuis sa création en 2015 à Maputo (Mozambique), le Plan a enregistré des progrès importants sous la houlette du Comité directeur et avec l'appui du Secrétariat de l'OACI. À ce jour (août 2023), le Comité directeur du Plan AFI SECFAL a tenu douze réunions.

2.2 Les phases à court et moyen termes du Plan se sont achevées le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2020, respectivement, et la phase à long terme (2021-2023) s'est achevée le 31 décembre 2023. Les cibles ont été largement atteintes en ce qui concerne les activités prévues et les résultats escomptés pour chaque phase, malgré quelques écueils rencontrés. Parmi les principaux obstacles rencontrés, on peut citer l'éclatement de la pandémie de COvid-19 au début de l'année 2020. Les réalisations constituent un bon socle pour la mise en œuvre de la période de prorogation du mandat du Plan (2024-2030).

2.3 Au cours des huit années (2015-202), le Plan a connu une collaboration et une sensibilisation renforcées entre les organisations internationales et régionales comme la Commission de l'Union africaine (CUA), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), le Bureau de lutte

contre le terrorisme (BLT) des Nations Unies, Interpol, le Conseil international des aéroports (ACI), l'Union européenne, etc., réduisant ainsi les doubles emplois , un des objectifs clé du Plan .

2.4 À la suite de l'harmonisation du programme de travail du plan AFI SECFAL avec la Déclaration et les Cibles de Windhoek et la Feuille de route de l'Afrique eu du Moyen-Orient pour la sûreté de l'aviation dont le but est de renforcer l'engagement politique en faveur de l'amélioration de la conformité aux SARP pertinentes de l'OACI, La Déclaration et les Cibles de Windhoek ont été révisées et approuvées par la CUA en mai 2021.

2.5 Les autres grandes étapes notables franchise comprennent l'engagement politique ferme, le renforcement des capacités des experts techniques, l'amélioration du taux de mise en œuvre effective des éléments cruciaux des systèmes nationaux de supervision de la sûreté (EI des EC), renforçant ainsi la conformité avec les dispositions de l'Annexe 9 – Facilitation et de l'Annexe 17 – Sûreté, à travers l'harmonisation des procédures, le partage des ressources/informations, et l'adoption des meilleures expériences.

2.6 Conformément aux objectifs du Plan AFI SECFAL, le Groupe régional AFI de sûreté de l'aviation et de facilitation (RASFALG-AFI), par l'entremise de la CAFAC, a continué à rendre compte de ses activités au Comité directeur et au Secrétaire général de l'OACI et le Président du Comité directeur a régulièrement présenté des rapports d'avancement au Conseil de l'OACI, et plus tard aux 41e et 42e sessions de l'Assemblée de l'OACI .

2.7 Cinq projets spécifiques aux États classés par catégorie en fonction des besoins des États approuvés par le Comité directeur ont été mis en œuvre en accordant la priorité à la résolution des SSeC, aux États, dont les taux d'EI et à l'assistance basée sur les risques. Ces projets ont permis d'améliorer les capacités des spécialistes de la sûreté de l'aviation et de la facilitation, à travers la formation et l'accompagnement professionnel en collaboration avec le Siège de l'OACI, la CAFAC, les États et les partenaires.

2.8 L'autre grande étape franchie a été le lancement du programme de collaboration AFI-CES qui fonctionne actuellement sous les auspices de la CAFAC, sous la forme d'une liste d'experts disponibles pour soutenir l'exécution des activités du programme de travail du Plan AFI SECFAL. Le recours aux experts pour l'exécution des projets spécifiques aux États est indissociable de l'amélioration constante de l'EI des EC pour atteindre la cible de 90 % des États AFI atteignant un taux moyen d'EI de 80 % en 2023. La moyenne générale de l'EI de la région AFI (indicateur de durabilité) est passée de 56,01 % en 2025 (année de création du Plan) à 64,69 % au 31 décembre 2023.

2.9 Le Plan a permis de renforcer le plaidoyer pour la visibilité et la conformité aux dispositions de l'Annexe 9 – Facilitation, de l'OACI, avec un accent sur l'enseignement des trousses de formation en facilitation et la mise en œuvre de la Stratégie TRIP et des RPCV/PNR. Cette démarche a permis une légère amélioration notable de l'adhésion des États au répertoire des clés publiques (RCP) de l'ACI, dont le nombre est passé de trois (3) en 2025 à 19 en mai 2024. Dans le même ordre d'idées, le Plan a maintenu son appui et la coopération avec la CUA et les États AFI pour le développement du passeport électronique africain et la réalisation de l'objectif de libre circulation des personnes de l'Agenda 2023.

2.10 Le Plan a soutenu et continue à soutenir la relance du secteur de l'aviation après les effets néfastes de la COVID-19 à travers la coordination de la mise en œuvre des trousses de mise en œuvre (i-Pack) de l'OACI, et quatre autres activités prioritaires financées à travers l'octroi d'une enveloppe de 553 000 CAD. Au cours de la même période, le Plan a soutenu la mise en œuvre des recommandations de la CART intitulées "Paré au décollage : Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19", l'Équipe spéciale de haut niveau de l'Union africaine pour le relèvement des effets de la COVID-19 et la construction d'un avenir durable et résilient, l'amélioration du taux d'EI des EC des États pour la mise en œuvre du Plan.

3. DESCRIPTION DU PLAN

3.1 Objectifs

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

3.1.2 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 global.

3.1.3 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.

3.1.4 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.

3.2 Aperçu général du Plan

1.1.1 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 continuera à faire appel aux compétences dont disposent les États africains dans le cadre du programme de collaboration AFI-CES place sous les auspices de la CAFAC, au siège de l'OACI, aux bureaux régionaux de l'OACI ainsi qu'aux États et organisations donateurs.

1.1.2 La mise en œuvre du Plan pendant la période de prorogation de son mandat (2024-2030) sera structurée en deux phases. La Phase 1 qui couvre une période de quatre ans (2024-2027) sera axée sur la mise en œuvre des projets spécifiques aux États sur la base des besoins prioritaires des États, en tenant compte de la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 9 –*Facilitation*, relatives à la santé, et les recommandations du volet facilitation de la conférence HLCC 2021.

1.1.3 Un accent particulier sera également mis sur la prévention et la résolution des préoccupations significatives de sûreté (SSec) et la mise en œuvre en temps opportun des plans de mesures correctives de l'USAP-CMA. La Phase 2 du Plan qui couvre une période de trois ans (2028-2030) sera consacrée à la résolution de problèmes clés qui seront identifiés comme persistants à la fin de la Phase 1, ainsi que d'autres problèmes émergents. Les progrès enregistrés dans la réalisation satisfaisante des activités seront suivis au travers de la mise en œuvre des deux phases.

1.1.4 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 et les risques connexes, sur la base de ressources disponibles, et la capacité de l'État ciblé à tirer profit des objectifs de l'assistance. Les États dont le système connaît un niveau élevé de carences et qui font preuve d'un engagement à l'améliorer seront prioritaires, avec un accent particulier sur la résolution des causes profondes. La définition des priorités passera notamment par une évaluation du niveau des risques, des menaces et des contraintes de ressources .

1.2 Produits et résultats escomptés

1.2.1 Les résultats escomptés à court, moyen et long terme ont été définis, avec pour objectif ultime de mettre en œuvre le GASeP et ses revisions ultérieures, les Cibles de Windhoek et d'autres

cibles régionales adoptées et révisées occasionnellement, prévenant ainsi les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, tout en facilitant la circulation efficace des passagers et des marchandises.

1.2.2 **Phase 1** ***(d'ici au 31 décembre 2027)***

3.3.2.1 Au cours de la Phase 1, la priorité sera accordée à l'amélioration de la sûreté de l'aviation et de la facilitation à travers la sensibilisation sur les risques et l'évaluation des risques, l'instauration de la culture de la sûreté, le renforcement des contrôles aux frontières, le renforcement de la coopération régionale et l'amélioration de la supervision et le contrôle de la qualité afin de relever le niveau de la sûreté de l'aviation afin qu'au moins 90 % des États de la région AFI atteignent un taux d'EI d'au moins 80 % des EC du système national de supervision la sûreté.

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

a) les autorités compétences dans les domaines AVSEC et FAL sont clairement définies dans la cadre législatif national, les ressources sont expressément attribuées à ces domaines et des pouvoirs d'exécution suffisants aux inspecteurs ;
b) 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) ;
c) 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), les procédures et les politiques sont conformes à l'Annexe 17 en vigueur ;
d) toutes les activités d'assistance dans la région AFI seront activement coordonnées entre les parties prenantes afin d'optimiser l'utilisation des ressources et d'éviter les doubles emplois ;
e) la proportion d'États de la région AFI mettant en œuvre les RPCV, le PNR et ayant adhéré au RCP de l'OACI passe au moins à 60 % ;
f) tous les États AFI ont mis en place des programmes nationaux de facilitation du transport aérien ;
g) les procédures adéquates de gestion des risques et des crises sont établies dans tous les États ;
h) créer des capacités durables de formation en sûreté de l'aviation et de facilitation et former des ressources humaines adéquates dans les États ;
i) existence d'un personnel bien formé, motivé et spécialisé dans les États ;
j) les États ont des procédures efficaces de contrôle et de supervision de la qualité pour une sûreté de l'aviation durable et efficace ;
k) capacités renforcées d'identification des carences et des vulnérabilités auxquelles il est ensuite possible d'apporter urgemment des solutions de la manière la plus pratique, et avec une utilisation optimale des ressources.
l) Capacité accrue de la région AFI à contribuer de manière significative à la réalisation rapide et effiacce des objectifs clés en matière de sûreté en fournissant à l'OACI les ressources pour lui permettre de fournir efficaement de l'assistance ;
m) tous les États de la région AFI mettent en place une stratégie ou un cadre national d'identification comprenant le traçage, des liens et la vérification de l'identité par rapport aux documents sources afin d'assurer l'authenticité de l'identité et de tous les autres éléments de Stratégie TRIP ;
n) tous les États africains renforcent la sécurité des frontières et des documents de voyage, les procédures d'inspection-filtrage des passagers et les systèmes d'information biométriques ;
o) tous les États africains rendent compte régulièrement à la base des documents de voyage perdus et volés (STLD).

3.3.3 Phase 2 ***(d'ici au 31 décembre 2030)***

3.3.3.1 Au cours de la Phase 2, l'objectif est d'améliorer les ressources technologiques et d'encourager l'innovation, de résoudre et de prévenir les préoccupations significatives de sûreté (SSeC).

3.3.3.2 À la Phase 2,

a) tous les États de la région AFI atteignent un taux d'EI des EC de 90 % conformément aux objectifs ambitieux du GASeP ;
b) les États devraient appliquer des solutions technologiques et des techniques innovantes qui offrent des outils d'amélioration de l'efficacité de la sûreté et de facilitation de la circulation des passagers et des biens, tout en assurant l'efficacité opérationnelle ;
c) les États devraient avoir une culture de la sûreté de l'aviation solide et les ressources nécessaires pour assurer une supervision du personnel national de la sûreté de l'aviation à la hauteur du volume d'opérations aériennes ;
d) les États devraient avoir de solides capacités de coordination et de renforcement des capacités ;
e) la résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU devrait être appliquée intégralement ;
f) les États devraient disposer de capacités suffisantes pour prévenir les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) ou les résoudre dans els meilleurs délais après notification par l'OACI à la suite d'un audit de l'USAP ;
g) les systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et de dossiers passagers (PNR) devraient être effectivement appliqués.

3.3.4 Le tableau qui figure dans l'**Appendice B** présente les grandes lignes de la Phase 1(2024-207) avec les objectifs, les produits et les activités. Cet appendice sera révisé à la fin de la Phase I, afin de présenter les objectifs, les produits et les activités de la Phase 2 (2028-2030).

3.4 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

3.4.1 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 sécurité des frontières. Ce Plan réaffirme à la fois les Objectifs stratégiques de l'Organisation et les objectifs du GASeP, ainsi que les activités clés énoncées, en créant un cadre à travers lequel les États 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.

3.4.2 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 plus d'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 mutualiser les ressources, participer 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 d'un transport aérien sûr, sécurisé et fiable.

3.5 Lien entre le Plan AFI SECFAL et le GASeP

3.5.1 Le Plan est directement lié et rattaché au Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) dont l'objectif primordial est d'aider l'OACI, les États et les parties prenantes à renforcer la sûreté de l'aviation mondiale. Par conséquent, le GASeP s'efforce à unir la

communauté de la sûreté de l'aviation internationale et à susciter des actions dans ce sens, en tenant compte du fait que les menaces et les risques auxquels la communauté de l'aviation civile est confrontée ne cessent d'évoluer. Il vise aussi à réaliser l'objectif partagé et commun de renforcement de la sûreté de l'aviation dans le monde entier et d'aider les États à s'unir pour tenir les engagements énoncés dans la résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU et les résolutions pertinentes de l'Assemblée de l'OACI.

3.6 Contraintes et risques

3.6.1 Afin de mettre en œuvre le Plan AFI SECFAL de manière efficace et effective dans la région, et de réaliser ses objectifs, même dans le cas peu probable de pandémie de COVID-19 et de processus de relèvement, un certain nombre de contraintes et de risques ont été recensés, à savoir :

- un 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 ;
- les restrictions de voyage dues aux pandémies et l'incidence connexe sur le secteur de l'aviation.

3.6.2 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.

2. GESTION ET MISE EN ŒUVRE DU PLAN

2.1 Gestion et mise en œuvre du programme

2.1.1 Conformément au résumé des décisions C-DEC 203/2 du Conseil de l'OACI, le Plan AFI SECFAL a été établi en tant que programme de l'OACI. Les États africains sont toujours 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. Étant un programme de l'OACI, le Plan 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.

2.1.2 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.

2.1.3 Le tableau figurant 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.

2.2 Rôles et responsabilités

2.2.1 Le Plan est géré conformément au Cadre de gouvernance des Plans AFI (Fonds volontaire de développement des ressources humaines, Plan AFI et Plan AFI SECFAL) aux termes duquel le Conseil de l'OACI, le Secrétaire général de l'OACI, les directeurs régionaux, le Comité

directeur des Plans AFI et le responsable du programme sont les organes du Plan auxquels les rôles et les responsabilités sont confiés **(Appendice F)**

2.2.2 La planification, la mise en œuvre et le suivi du programme seront coordonnés par l'Administrateur du programme.

2.3 Besoins financiers et gestion financière

2.3.1 Les besoins financiers et les contributions volontaires liés au Plan seront administrés par la Direction des finances du Secrétariat de l'OACI en coordination avec la Direction du transport aérien et le secrétariat du Plan. Par ailleurs, le secrétariat du Plan sera chargé de l'exécution de stratégie de mobilisation des ressources du Plan. La gestion globale du Plan sera assurée par le Directeur régional du Bureau ESAF (Administrateur du programme) sous la direction du Secrétaire général de l'OACI et du Comité directeur.

2.3.2 La coordination générale du Plan AFI SECFAL avec les diverses parties prenantes sera assurée par l'Administrateur du programme avec l'appui du Siège de l'OACI.

2.4 Calendrier et principaux résultats escomptés et cibles

2.4.1 Comme il est indiqué à la Section 3 (*Description du Plan*), la mise en œuvre du Plan pendant la durée de prorogation de son mandat de 2024 à 2030 a été structurée en deux phases afin de s'assurer que toutes les parties prenantes ont une vision claire des résultats escomptés et des indicateurs connexes. Les principales cibles et résultats escomptés sont, entre autres, les suivants :

a) 90 % des États de la région AFI atteignent un taux d'EI des EC de 80 % d'ici au 31 décembre 2027 et tous les États ont atteint au moins un taux d'EI de 90 % au 31 décembre 2030.
b) les États ont désigné l'autorité compétente responsable de la sûreté de l'aviation et créé un Comité national de facilitation du transport aérien doté de pouvoirs suffisants, de mécanismes de coordination efficaces, et des programmes nationaux détaillés conformes à l'Annexe 9 et à l'Annexe 17 ;
c) coopération et assistance renforcées entre les partenaires afin d'optimiser les ressources et d'éviter les doubles emplois ;
d) hausse du nombre d'États qui mettent en œuvre les RPCV et le PNR, et du nombre d'États ayant adopté les éléments de la Stratégie TRIP de l'OACI, notamment le renforcement du contrôle aux frontières et de l'intégrité des frontières et utilisation de la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage volés et perdus dans les États de région AFI ;
e) sensibilisation et réponse accrues et concrètes dans les États pour la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation sur la base des risques, des carences identifiées et des vulnérabilités en matière de sûreté ;
f) une culture de la sûreté et de la facilitation et des ressources humaines bien développées, durables, solides et efficaces, et des politiques de ressources humaines judicieuses au niveau national ;
g) une supervision et un contrôle qualité renforcés dans les Eatts pour une culture de la sûreté durable et efficace ;
h) toutes les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) sont résolues et les États disposent de capacités renforcées pour identifier et atténuer les potentielles SSeC en temps opportun ;
i) les États appliquent de meilleures solutions technologiques et des techniques innovantes pour le renforcement de l'efficacité de la sûreté et de l'efficacité opérationnelle ;
j) mise en œuvre des recommandations du volet Facilitation de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC) tenue en 2021.

2.5 Identification des parties prenantes

2.5.1 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, y compris la police et les services de sécurité de l'État, les agences de gestion des catastrophes la protection civile, les services d'immigration, les douanes, les services de santé, les forces de défense, etc.

2.5.2 Au niveau régional, parmi les autres points forts qui sous-tendent l'exécution effective du Plan, on compte la création du RASFALG-AFI et l'appui à la sûreté de l'aviation et aux experts de la facilitation en transport aérien (programme AFI-CES) qui ont des connaissances exclusives du terrain et sont en mesure de mettre en œuvre les meilleures pratiques, ainsi que des États africains qui sont capables de mener des programmes de mentorat.

2.5.3 Au niveau international, les partenaires de l'OACI s'attelleront 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.**

2.6 Coordination avec d'autres programmes et plans pertinents

1.1.1 Il existe un certain nombre d'autres programmes et plans d'assistance qui sont mis en œuvre dans la région AFI dans le domaine de la sûreté de l'aviation et de la facilitation. Afin d'éviter les doubles emplois, optimiser les ressources et assurer la conformité avec la politique de l'OACI, toutes les activités en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation dans la région seront coordonnées et signalées au Comité directeur et au RASFALG-AFI dans la mesure du possible.

1.2 Stratégie de communication

1.2.1 Une stratégie de communication efficace sera élaborée et mise en œuvre en coordination ave les services compétents du Siège de l'OACI, y compris le Groupe de la Communication (COM) et sera préservée et renforcée 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.

1.2.2 La stratégie de communication sera conçue de manière à faire participer toutes les parties prenantes internes et externes, notamment tous les partenaires, les donateurs et les États bénéficiaires concernés.

1.2.3 La stratégie de communication appuiera la collecte des observations sur les activités du Plan qui serviront d'outils pour le mécanisme de suivi et d'évaluation pour permettre l'amélioration continue de l'exécution du Plan (voir ci-dessous).

1.2.4 La stratégie de communication encouragera la coordination des efforts par les organisations et les institutions impliquées dans la sûreté de l'aviation et à la facilitation du transport aérien afin garantir la réussite du Plan.

2. BESOINS EN RESSOURCES, PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES ET FINANCEMENT

2.1 Besoins en ressources

2.1.1 Les ressources existantes des bureaux régionaux de l'OACI et du siège de l'OACI continueront à être directement utilisées pour la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL. Ces ressources incluent le personnel administratif et technique. Il faudrait penser à faire participer le personnel de gestion du programme à l'organisation et au soutien des activités initiées par le personnel administratif et technique.

2.1.2 Le niveau actuel des ressources financières du programme ordinaire de l'OACI consacrées au Plan AFI SECFAL est insuffisant pour soutenir efficacement le Plan et garantir une mise en œuvre réussie. C'est pourquoi il faut encore appuyer les ressources prévues par le programme ordinaire avec des contributions volontaires à travers des activités de mobilisation des ressources pour soutenir le Fonds du Plan AFI SECFAL. Les prévisions budgétaires pour les activités présentées de manière détaillée dans l'Appendice B pour l'exécution du Plan AFI SECFAL pendant la période 2024-2027 figurent dans l'**Appendice D**. En résumé, elles sont estimées à **1 196 000 USD** pour la période quadriennale 2024-2027 ou au total **299 000 USD** par an.

2.2 Modalités de financement

2.2.1 Le budget continuera à être financé par le Programme ordinaire de l'OACI, des contributions volontaires et d'autres sources de financement qui seront identifiées.

3. SUIVI ET ÉVALUATION

3.1 Système de suivi et de compte rendu

3.1.1 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 système de rapports de suivi sera élaboré et utilisé.

3.1.2 Les progrès et les performances du Plan AFI SECFAL seront principalement mesurés à la lumière des progrès et des résultats de ses activités et par rapport aux résultats escomptés, aux objectifs énoncés, aux étapes clés franchies, 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. L'efficacité des résultats escomptés énoncés ci-dessus sera par ailleurs mesurée par les conclusions de l'USAP-CMA et l'amélioration du taux de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux (EC) d'un système de supervisons de la sûreté de l'aviation. Il est également envisagé, qu'une fois validés, les futurs indicateurs de performance de l'OACI mesurant l'assistance à en matière de sûreté de l'aviation soient intégrés et utilisés comme outils de surveillance.

3.1.3 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 contribuant à l'évaluation du taux d'amélioration de la sûreté de l'aviation et de la facilitation en coordination avec le siège de l'OACI.

3.1.4 Les responsabilités en matière de suivi et de compte rendu sont présentées en détail à l'**Appendice E.**

3.2 Examen et évaluation périodiques

3.2.1 Pour évaluer la mise en œuvre et l'impact du Plan AFI SECFAL, des examens et des évaluations des activités et des résultats escomptés seront effectués périodiquement. La première évaluation du Plan AFI SECFAL devrait être achevée d'ici le 31 décembre 2027. L'évaluation examinera les objectifs, les cibles, les résultats escomptés, et les produits du Plan dans le but d'améliorer le Plan et de formuler des recommandations aux parties prenantes afin de les renseigner sur les mesures à prendre. L'évaluation abordera entre autres les questions suivantes : la mesure dans laquelle le Plan AFI SECFAL s'adapte à l'évolution des besoins des États de la région AFI, l'efficacité de sa gestion, la viabilité à long terme de ses résultats, la définition des compétences de base pour le perfectionnement du personnel AVSEC et FAL, l'identification de possibilités supplémentaires de partenariat, et l'identification de sources de financement durable.

_____

Date

_____

Secrétaire général

1. 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	Eléments 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	COPIL	Comité de pilotage
Standard Operating Procedures	SOP	PEN	Procédure d'exploitation normalisées
Significant Security Concerns	SSeC	SSeC	Préoccupation significative de sûreté
Terms of Reference	TOR	TDR	Termes de référence
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
Wold Bank	WB	BM	Banque Mondiale

APPENDICE B – GESTION ET MISE EN ŒUVRE (OBJECTIFS, RÉSULTATS ET ACTIVITÉS)

RÉSULTAT		KPI/MESURE DES RÉSULTATS ET ÉTAPES CLÉS				RÉSULTAT ESCOMPTÉ/ KPI
OBJECTIFS	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
Toutes les activités d'assistance dans la région AFI sont activement coordonnées afin de répondre aux exigences minimales de l'OACI.	Coordination adéquate assurée au travers du Comité directeur du Plan, du RASFALG-AFI et d'autres fora. Renforcement de la collaboration et de la coordination avec l'UE, l'ACI, la CAFAC, l'AFRAA, l'IATA, les CER, les RSOO, le BLT des Nations Unies, INETRPOL, les partenaires et les donateurs à travers l'échange de renseignements et de programmes et la participation aux activités mutuellement bénéfiques.	Les programmes de travail sont coordonnés et harmonisés régulièrement/annuellement/périodiquement (lors de rencontres virtuelles et e n présentiel)	Les programmes de travail et les priorités coordonnées sont régulièrement mis à jour et mis en œuvre (lors de rencontres virtuelles et d'une rencontre en présentiel)	Les programmes de travail et les priorités coordonnés sont régulièrement mis à jour et mis en œuvre (lors de rencontres virtuelles et d'une rencontre en présentiel)	Les programmes de travail et les priorités coordonnées sont régulièrement mis à jour et mis en œuvre (lors de rencontres virtuelles et d'une rencontre en présentiel)	Coopération et soutien accrus
		Nombre d'activités coordonnées et d'activités conjointes	Nombre d'activités coordonnées et d'activités conjointes	Nombre d'activités coordonnées et d'activités conjointes	Nombre d'activités coordonnées et d'activités conjointes et d'activités non coordonnées	Réduction ou élimination des doubles emplois
Renforcement de la volonté politique nécessaire afin que les États accordent la priorité au développement de l'aviation civile	Présentation du Plan lors de réunions régionales, échanges avec les communautés économiques régionales (CER) et le Secrétariat de l'UA pour obtenir les approbations et les mises à jour nécessaires	Au moins deux exposés/échanges/missions sur les activités régionales et obtention des approbations nécessaires des États, des CER et de l'Union africaine (UA),	Au moins deux exposés/échanges/ missions sur les activités régionales et obtention des approbations nécessaires des États, des CER et de	Au moins deux exposés/échanges/ missions sur les activités régionales et obtention des approbations nécessaires des États, des CER et de	Au moins deux exposés/échanges/ missions sur les activités régionales et obtention des approbations nécessaires des États, des CER et de	Volonté politique renforcée dans les États pour mettre en œuvre les SARP de

RÉSULTAT		KPI/MESURE DES RÉSULTATS ET ÉTAPES CLÉS				RÉSULTAT ESCOMPTÉ/ KPI
OBJECTIFS	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
			l'Union africaine (UA	l'Union africaine (UA)	l'Union africaine (UA)	l'OACI en AVSEC/FAL
	Réaliser des activités et des missions de haut niveau pour promouvoir la sûreté de l'aviation et la facilitation.	Nombre de missions de haut niveau effectuées	Nombre de missions de haut niveau effectuées	Nombre de missions de haut niveau effectuées	Nombre de missions de haut niveau effectuées	
	Participer aux activités régionales et souligner la pertinence et l'importance de la sûreté de l'aviation et de la facilitation, et coordonner la mise en œuvre de la Déclaration et des Cibles de Windhoek	Augmentation du nombre d'États qui se sont conformés aux Cibles de Windhoek ou les ont réalisées.	Augmentation du nombre d'États qui se sont conformés aux Cibles de Windhoek ou les ont réalisées	Augmentation du nombre d'États qui se sont conformés aux Cibles de Windhoek ou les ont réalisées	Augmentation du nombre d'États qui se sont conformés aux Cibles de Windhoek ou les ont réalisées	Augmentation du nombre d'États de la région AFI qui accordant la priorité à la sûreté de l'aviation et à la facilitation au niveau national
Tous les États promulguent des règlements, des programmes, des procédures et des pratiques nationaux détaillés conformes à l'Annexe 17 en vigueur, et comprenant des	Campagne d'information et de sensibilisation et projets d'assistance dans le cadre du Plan AFI SECFAL et instauration de la culture de sûreté et de facilitation.	Hausse de 50 % du nombre d'États qui se sont dotés de programmes détaillés conformément à l'Annexe 17	Hausse de 60 % du nombre d'États qui se sont dotés de programmes détaillés conformément à l'Annexe 17	Hausse de 50 % du nombre d'États qui se sont dotés de programmes détaillés conformément à l'Annexe 17	Hausse de 80 % du nombre d'États qui se sont dotés de programmes détaillés conformément à l'Annexe 17	80 % des États ont des règlements promulgués, des programmes nationaux

RÉSULTAT		KPI/MESURE DES RÉSULTATS ET ÉTAPES CLÉS				RÉSULTAT ESCOMPTÉ/ KPI
OBJECTIFS	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
qualifications et des formations nécessaires pour les inspecteurs nationaux, des pouvoirs d'exécution, un mécanisme de coordination, l'identification des renseignements cruciaux, et des systèmes de communication.						détaillés, des procédures, et des pratiques conformes à l'Annexe 17
		Au moins six États soutenus	Au moins six États soutenus	Au moins six États soutenus	Au moins six États soutenus	
		Quatre projets spécifiques aux États sont élaborés/exécutés	Quatre projets spécifiques aux États sont élaborés/exécutés	Quatre projets spécifiques aux États sont élaborés/exécutés	Quatre projets spécifiques aux États sont élaborés/exécutés	
Tous les États AFI doivent disposer d'un Comité national de sûreté de l'aviation civile (CNSAC) et d'un Comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA) fonctionnels	Projets spécifiques aux États et des trousses i-Pack élaborés et mis en œuvre. Formations, ateliers et accompagnement professionnels sur mesures.	Nombre de projets spécifiques aux États élaborés, et nombre d'États soutenus	Nombre de projets spécifiques aux États élaborés et exécutés	Nombre de projets pilotes élaborés	Nombre de projets pilotes élaborés	Hausse du nombre d'États de la région AFI qui disposent d'un Comité national de sûreté de l'aviation (CNSA) et 100 % disposent d'un Comité national de facilitation du transport
		Dispenser deux trousses ipacks pertinentes, organiser deux ateliers et deux formations	Dispenser deux trousses ipacks pertinentes, organiser deux ateliers et deux formations	Dispenser deux trousses ipacks pertinentes, organiser deux ateliers et deux formations	Dispenser deux trousses ipacks pertinentes, organiser deux ateliers et deux formations	
		Nombre de membres du personnel formés	Nombre de membres du personnel formés	Nombre de membres du personnel formés	Nombre de membres du personnel formés	

RÉSULTAT		KPI/MESURE DES RÉSULTATS ET ÉTAPES CLÉS				RÉSULTAT ESCOMPTÉ/ KPI
OBJECTIFS	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
						aérien (CNFTA)
Les autorités compétentes en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation sont clairement définies et disposent de ressources dédiées à ces domaines	Aider tous les États qui ne l'ont pas encore fait à élaborer la législation, les règlements nationaux et mettre en place les PNSAC. Capacités internes/nationales de formation renforcées au travers d'ateliers, de cours et du soutien ponctuel.	Nombre d'États soutenus pour remédier aux carences constatées dans le cadre législatif national (EC 1 à 5)	Nombre d'États soutenus pour remédier aux carences constatées dans le cadre législatif national (EC 1 à 5)	Nombre d'États soutenus pour remédier aux carences constatées dans le cadre législatif national (EC 1 à 5)	Nombre d'États soutenus pour remédier aux carences constatées dans le cadre législatif national (EC 1 à 5)	Augmentation des ressources consacrées à la sûreté de l'aviation et à la facilitation et prouvées lors des audits de l'USAP-CMA et les États atteignait un taux d'EI de 90 %, d'ici fin 2027
	Organisation de cours de formation des formateurs aux niveaux local, sous-régional et régional, et des cours spécifiques aux États et dans les ASTC.	Nombre de formateurs et de personnes suivant une formation aux niveaux national et régional	Nombre de formateurs et de personnes suivant une formation aux niveaux national et régional	Nombre de formateurs et de personnes suivant une formation aux niveaux national et régional	Nombre de formateurs et de personnes suivant une formation aux niveaux national et régional	
	Élaborer/mettre en œuvre des projets spécifiques aux Eatts pour s'attaquer aux EC1 à 5.	Nombre de projets élaborés et exécutés	Nombre de projets spécifiques aux États élaborés et exécutés	Nombre de projets spécifiques aux États élaborés et exécutés	Nombre de projets spécifiques aux États élaborés et exécutés	
Résolution des SSeC existantes et prévention de nouvelles SSeC, et	Les SSeC existantes sont résolues, les nouvelles SSeC sont évitées/résolues	Nombre de SSeC résolues.	Number of resolved SSeCs.	Number of resolved SSeCs.	Number of resolved SSeCs.	Aucune SSeC recensée dans la région AFI

RÉSULTAT		KPI/MESURE DES RÉSULTATS ET ÉTAPES CLÉS				RÉSULTAT ESCOMPTÉ/ KPI
OBJECTIFS	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
facilitation de la mise en œuvre en temps voulu des plans de mesures correctives de l'USAP-CMA	Missions d'assistance et de validation réalisées, et projets élaborés et exécutés	Nombre de nouvelles SSeC atténuées	Nombre de nouvelles SSeC atténuées	Nombre de nouvelles SSeC atténuées	Nombre de nouvelles SSeC atténuées	Toutes les SSeC existantes dans la région et toutes les nouvelles SSeC sont résolues en temps voulu
	Soutenir l'élaboration et l'exécution en temps voulu de plans de mesures correctives après les audits de l'USAP-CMA	Nombre d'États/projets/missions organisées	Nombre d'États/projets/missions organisées	Nombre d'États/projets/missions organisées	Nombre d'États/projets/missions organisées	
Tous les États africains disposent d'un programme national de facilitation du transport aérien (PNFTA) et de CNFTA mis en place.	Aider les États à élaborer et à mettre en œuvre le PNFTA à travers le suivi, les séminaires, les trousses i-Pack, les formations et les ateliers au niveau de la région, des États, et des aéroports, le mentorat, et l'appui ponctuel.	Nombre de formations et d'États soutenus	Nombre de formations et d'États soutenus	Nombre de formations et d'États soutenus	Nombre de formations et d'États soutenus	Tous les États de la région AFI disposent d'un CNFTA approuvé conformément aux amendements de l'Annexe 9. 90 % des États ont des PNFTA et des CNFTA établis avec des rôles spécifiques à jouer en cas de
		Nombre de membres du personnel formés en facilitation sur les modules relatifs au CNFTA	Nombre de membres du personnel formés en facilitation sur les modules relatifs au CNFTA	Nombre de membres du personnel formés en facilitation sur les modules relatifs au CNFTA	Nombre de membres du personnel formés en facilitation sur les modules relatifs au CNFTA	

RÉSULTAT		KPI/MESURE DES RÉSULTATS ET ÉTAPES CLÉS				RÉSULTAT ESCOMPTÉ/ KPI
OBJECTIFS	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
						crises de santé publique .
Renforcer la sensibilisation sur les risques et l'évaluation des risques, et mettre en place des procédures de gestion des crises dans tous les États AFI	Aider les États dans le besoin à élaborer et mettre en pauvre des procédures de gestion des risques et des crises. Aider les États dans le besoin à élaborer et mettre en pauvre des procédures de gestion des risques et des crises. Surveiller régulièrement le paysage mondial et régional des menaces et renforcer la vulgarisation des conseils sur les menaces.	Organiser au moins un atelier régional sur la gestion des risques, un atelier sur les risques internes, et un atelier sur la gestion des crises au bénéfice des États qui en ont besoin.	Organiser au moins un atelier régional sur la gestion des risques, un atelier sur les risques internes, et un atelier sur la gestion des crises au bénéfice des États qui en ont besoin	Organiser au moins un atelier régional sur la gestion des risques, un atelier sur les risques internes, et un atelier sur la gestion des crises au bénéfice des États qui en ont besoin	Organiser au moins un atelier régional sur la gestion des risques, un atelier sur les risques internes, et un atelier sur la gestion des crises au bénéfice des États qui en ont besoin	Sensibilisation et réponse accrues aux risques dans les États de la région AFI 80 % des États sont dotés d'une méthodologie de gestion des risques et de procédures de gestion des crises. 80 % des États mettent en œuvre des
	Organiser des formations, des ateliers, des séminaires, l'accompagnement professionnel, etc., sur la gestion des risques, les menaces internes, et la gestion des crises aux niveaux régional, national et au niveau des aéroports. Mentorat/accompagnement professionnel dans les États qui en	Nombre de membres du personnel formés en gestion des risques, en gestion des crises et en cybersécurité.	Nombre de membres du personnel formés en gestion des risques, en gestion des crises et en cybersécurité	Nombre de membres du personnel formés en gestion des risques, en gestion des crises et en cybersécurité	Nombre de membres du personnel formés en gestion des risques, en gestion des crises et en cybersécurité	

RÉSULTAT		KPI/MESURE DES RÉSULTATS ET ÉTAPES CLÉS				RÉSULTAT ESCOMPTÉ/ KPI
OBJECTIFS	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
	ont besoin pour leur permettre d'élaborer et de mettre en œuvre des procédures de gestion des risques et des crises. Améliorer les procédures d'inspection-filtrage et l'application des mesures de sûreté au regard des évaluations nationales des risques, des menaces émergentes, des MANPAD, des RPAS, de la cybersécurité, des menaces internes et de la sûreté côté ville.					mesures de sûreté fondées sur les risques, notamment des mesures liées à la cybersécurité, aux MANPAD, aux RPAS, aux menaces internes et à la sûreté côté ville, conformément au PNSAC.
Améliorer les processus de supervision et l'assurance de la qualité pour une sûreté de l'aviation durable et efficace	Analyser les résultats et les données de l'USAP-CMA afin de déterminer les causes profondes des SSeC et les difficultés de mise en œuvre de nature systémique et nécessitant de l'attention.	Analyse annuelle des résultats de l'USAP-CMA afin d'identifier les causes profondes et de hiérarchiser les activités d'assistance en fonction de leur gravité et de leurs causes.	Analyse annuelle des résultats de l'USAP-CMA afin d'identifier les causes profondes et de hiérarchiser les activités d'assistance en fonction de leur	Analyse annuelle des résultats de l'USAP-CMA afin d'identifier les causes profondes et de hiérarchiser les activités d'assistance en fonction de leur	Analyse annuelle des résultats de l'USAP-CMA afin d'identifier les causes profondes et de hiérarchiser les activités d'assistance en fonction de leur	Disponibilité en nombre suffisant d'auditeurs/inspecteurs nationaux qualifies et d'autres membres du

RÉSULTAT		KPI/MESURE DES RÉSULTATS ET ÉTAPES CLÉS				RÉSULTAT ESCOMPTÉ/ KPI
OBJECTIFS	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
			gravité et de leurs causes mises à jour	gravité et de leurs causes mises à jour	gravité et de leurs causes mises à jour	personnel de la sûreté dans la région AFI. Au moins 80 % des États de la région AFI ont des processus de supervision améliorés, efficaces, ainsi que du contrôle de la qualité pour une sûreté de l'aviation durable et efficace dans la région AFI
	Promouvoir la collaboration, l'évaluation par les pairs et le partage des renseignements entre les États africains en ce qui concerne les meilleures pratiques, les programmes de sûreté, l'expertise technique, les éléments indicatifs, et les outils, en encouragent l'utilisation optimale des ressources et de l'expertise AVSEC dans la région AFI .	Des missions et des projets d'assistance réalisés réalisés en recourant aux experts à court terme du programme AFI-CES cooptés dans les États dotés de systèmes de supervision solides	Des missions et des projets d'assistance réalisés réalisés en recourant aux experts à court terme du programme AFI-CES cooptés dans les États dotés de systèmes de supervision solides	Des missions et des projets d'assistance réalisés réalisés en recourant aux experts à court terme du programme AFI-CES cooptés dans les États dotés de systèmes de supervision solides	Des missions et des projets d'assistance réalisés réalisés en recourant aux experts à court terme du programme AFI-CES cooptés dans les États dotés de systèmes de supervision solides	
	Organiser des ateliers sur le contrôle de la qualité et les cours des inspecteurs nationaux afin de renforcer les capacités et de sensibiliser sur le contrôle de la qualité dans les États AFI.	Au moins 40 et 20 membres du personnel formés en contrôle de la qualité et ayant suivi le cours des inspecteurs nationaux, respectivement	Au moins 40 et 20 membres du personnel formés en contrôle de la qualité et ayant suivi le cours des inspecteurs nationaux, respectivement	Au moins 40 et 20 membres du personnel formés en contrôle de la qualité et ayant suivi le cours des inspecteurs nationaux, respectivement	Au moins 40 et 20 membres du personnel formés en contrôle de la qualité et ayant suivi le cours des inspecteurs nationaux, respectivement	

RÉSULTAT		KPI/MESURE DES RÉSULTATS ET ÉTAPES CLÉS				RÉSULTAT ESCOMPTÉ/ KPI
OBJECTIFS	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
Renforcement des contrôles aux frontières à travers la mise en œuvre de la Stratégie TRIP de l'OACI, la mise en œuvre de la résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU et la délivrance de titres de voyage de la Convention lisibles à la machine aux réfugiés et aux personnes apatrides.	Soutenir les États AFI dans la mise en œuvre de toutes les normes de l'Annexe 9 liées à la Stratégie TRIP de l'OACI, notamment l'utilisation des bases de données d'INTERPOL, élaborer/mettre en place des règles et des procédures pour les STLD et établir des liens électroniques avec INTERPOL pour signaler les documents de voyage volés, perdus et révoqués, la délivrance des MRCTD et la mise en œuvre des systèmes de RPCV/dossier passager. Promouvoir l'adhésion au RCP de l'OACI au moyen de séminaires/conférences et de missions dans les États.	Organiser au moins un séminaire dans la région AFI sur les RPCV/PNR/RCP/SLTD pour aider les États à se conformer. Poursuite de la coopération avec ATB pour soutenir le projet de passeport électronique africain afin d'assurer la conformité avec les spécifications du Doc 9303 et la pleine interopérabilité aux frontières.	Organiser au moins un séminaire dans la région AFI sur les RPCV/PNR/RCP/SLTD pour aider les États à se conformer. Poursuite de la coopération avec ATB pour soutenir le projet de passeport électronique africain afin d'assurer la conformité avec les spécifications du Doc 9303 et la pleine interopérabilité aux frontières.	Organiser au moins un séminaire dans la région AFI sur les RPCV/PNR/RCP/SLTD pour aider les États à se conformer. Poursuite de la coopération avec ATB pour soutenir le projet de passeport électronique africain afin d'assurer la conformité avec les spécifications du Doc 9303 et la pleine interopérabilité aux frontières.	Organiser au moins un séminaire dans la région AFI sur les RPCV/PNR/RCP/SLTD pour aider les États à se conformer. Poursuite de la coopération avec ATB pour soutenir le projet de passeport électronique africain afin d'assurer la conformité avec les spécifications du Doc 9303 et la pleine interopérabilité aux frontières.	80 % États de la région AFI investissent dans l'amélioration des sources de base présentant des données fiables sur les SLTP à intégrer dans la base de données des SLTD d'INTERPOL Nombre accru d'États de la région AFI qui mettent en œuvre des systèmes de RPCV/PNR et qui adhèrent au RCP de l'OACI (80 %) conformément à la
	Organiser le renforcement des capacités sur la Stratégie TRIP de l'OACI au niveau de la région et des États et promouvoir la sensibilisation sur les avantages des RPCV et fournir des	Dispenser le cours OACI en facilitation en Anglais et le cours sur la Stratégie TRIP en français aux États AFI.	Dispenser le cours OACI en facilitation en Anglais et le cours sur la Stratégie	Dispenser le cours OACI en facilitation en Anglais et le cours sur la Stratégie	Dispenser le cours OACI en facilitation en Anglais et le cours sur la Stratégie	

RÉSULTAT		KPI/MESURE DES RÉSULTATS ET ÉTAPES CLÉS				RÉSULTAT ESCOMPTÉ/ KPI
OBJECTIFS	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
	orientations sur la mise en œuvre des systèmes de RPCV/dossier passage.		TRIP en français aux États AFI.	TRIP en français aux États AFI.	TRIP en français aux États AFI.	résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU Tous les États de la région AFI délivrent des MRCTD aux réfugiés at aux personnes apatrides.
Tous les États de la région AFI ont ratifié les instruments juridiques internationaux pertinents	Promouvoir la ratification de tous les instruments juridiques internationaux pertinents et aider les États dans leur mise en œuvre, en organisant des séminaires juridiques et lors des missions d'assistance technique, les échanges et les réunions de haut niveau.	Un séminaire juridique est organisé. Des échanges avec au moins deux États sur la ratification des instruments juridiques internationaux.	Un séminaire juridique est organisé. Des échanges avec au moins deux États sur la ratification des instruments juridiques internationaux.	Un séminaire juridique est organisé. Des échanges avec au moins deux États sur la ratification des instruments juridiques internationaux.	Un séminaire juridique est organisé. Des échanges avec au moins deux États sur la ratification des instruments juridiques internationaux.	Augmentation du nombre d'instruments internationaux ratifiés par les États de la région AFI (80 %)
Amélioration des moyens technologiques et promotion de l'innovation.	Renforcer l'assistance technique aux États, promouvoir l'innovation technique et	Organiser et soutenir des manifestations sur l'innovation, notamment	Organiser **au moins un** séminaire pour sensibiliser et	Organiser **au moins un** séminaire pour sensibiliser et	Organiser **au moins un** séminaire pour sensibiliser et	Nombre d'États qui réalisent des

RÉSULTAT		KPI/MESURE DES RÉSULTATS ET ÉTAPES CLÉS				RÉSULTAT ESCOMPTÉ/ KPI
OBJECTIFS	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
	technologique par les États et l'industrie dans l'application des mesures de sûreté, notamment les équipements de sûreté, des technologies appropriées d'inspection-filtrage et de facilitation (renseignements sur les passagers) et améliorer la gestion des équipements de sûreté dans les aéroports (y compris les tests d'acceptation sur le terrain, les tests de routage et la maintenance). Aider les États à appliquer de meilleures solutions technologiques et les techniques innovantes qui fournissent des outils de renforcement de l'efficacité de la sûreté, tout en garantissant l'efficacité opérationnelle.	des webinaires/séminaires/ et des concours et encourager les start-ups et les entreprises à y participer. Définir en détail le profil des menaces à identifier pour chaque type d'équipement de sûreté	soutenir les États et l'industrie dans l'organisation des activités de communication pour promouvoir l'utilisation de la technologie adaptée, en tenant notamment compte des facteurs humains.	soutenir les États et l'industrie dans l'organisation des activités de communication pour promouvoir l'utilisation de la technologie adaptée, en tenant notamment compte des facteurs humains.	soutenir les États et l'industrie dans l'organisation des activités de communication pour promouvoir l'utilisation de la technologie adaptée, en tenant notamment compte des facteurs humains.	essais opérationnels et partagent les informations relatives à ces essais Échange accru entre les États des informations et des spécifications concernant les équipements. Augmentation du nombre d'États dotés de moyens technologiques améliorés et qui promeuvent l'innovation

RÉSULTAT		KPI/MESURE DES RÉSULTATS ET ÉTAPES CLÉS				RÉSULTAT ESCOMPTÉ/ KPI
OBJECTIFS	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
Instauration de la culture de la sûreté et garantie d'une sûreté de l'aviation durable, renforcement des capacités de formation, et mise en place des politiques de ressources humaines appropriées dans les Étas	Assurer la coordination de l'organisation du déroulement de cours de formation et de séminaires appropriés sur la culture de sûreté en collaboration avec GAT, ISD-SEC, FAL, les ASTC, les partenaires, les parrains et les donateurs comme la CAFAC, le programme APEX de l'ACI, le projet CASE de la CEAC, etc.	Au moins deux cours dispensés sur la culture de la sûreté/les politiques de ressources humaines.	Au moins deux cours dispensés sur la culture de la sûreté/les politiques de ressources humaines.	Au moins deux cours dispensés sur la culture de la sûreté/les politiques de ressources humaines.	Au moins deux cours dispensés sur la culture de la sûreté/les politiques de ressources humaines.	Une culture de la sûreté et des ressources humaines bien développées
	Promouvoir la culture de sûreté en organisant les formations, les séminaires et les webinaires appropriés, et en soutenant les activités spécifiques aux États. Promouvoir la sensibilisation et la culture de sûreté en ciblant les hauts responsables publics et les parties prenantes gouvernementales.	Organiser au moins une manifestation AFI pour encourager/soutenir et orienter les États qui ont besoin d'instaurer la culture de la sûreté.	Encourager/soutenir et orienter sans cesse les États qui en ont besoin dans l'instauration de la culture de la sûreté	Organiser au moins une manifestation dans la région AFI pour encourager/soutenir et orienter les États qui en ont besoin dans l'instauration de la culture de la sûreté.	Encourager/soutenir et orienter sans cesse les États qui en ont besoin dans l'instauration de la culture de sûreté	Existence d'une main-d'œuvre qualifiée bien formée et motivée.

OUTPUT		KPIS/MEASURE OF DELIVERABLES AND MILESTONES				OUTCOME/ KPI
OBJECTIVES	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
Toutes les activités d'assistance dans la région AFI sont activement coordonnées afin de remplir les exigences minimales de l'OACI.	Coordination adéquate assurée au travers du Comité directeur du Plan, du RASFALG-AFI et d'autres fora. Renforcement de la collaboration et de la coordination avec l'UE, l'ACI, la CAFAC, l'AFRAA, l'IATA, les CER, les RSOO, le BLT des Nations Unies, INETRPOL, les partenaires et les donateurs à travers l'échange de renseignements et de programmes et la participation aux activités mutuellement bénéfiques.	Les programmes de travail et les priorités sont coordonnés et harmonisés régulièrement/annuellement/périodiquement (à l'occasion de rencontres virtuelles et d'une rencontre en présentiel)	Les programmes de travail et les priorités sont coordonnés et harmonisés régulièrement/annuellement/périodiquement (à l'occasion de rencontres virtuelles et d'une rencontre en présentiel)	Les programmes de travail et les priorités sont coordonnés et harmonisés régulièrement/annuellement/périodiquement (à l'occasion de rencontres virtuelles et d'une rencontre en présentiel)	Les programmes de travail et les priorités sont coordonnés et harmonisés régulièrement/annuellement/périodiquement (à l'occasion de rencontres virtuelles et d'une rencontre en présentiel)	Coopération et soutien accrus
		Nombre d'activités coordonnées et d'activités conjointes	Nombre d'activités coordonnées et d'activités conjointes	Nombre d'activités coordonnées et d'activités conjointes	Nombre d'activités coordonnées et d'activités conjointes	Réduction ou élimination des doubles emplois
Renforcement de la volonté politique nécessaire afin que les États accordent la priorité au développement de l'aviation civile	Présentation du Plan lors de réunions régionales, échanges avec les communautés économiques régionales (CER) et le Secrétariat de l'UA pour obtenir les approbations et les mises à jour nécessaires.	Au moins deux exposés/échanges/missions organisés lors des activités régionales et les approbations nécessaires obetnues auprès des États, des CER et de l'UA	Au moins deux exposés/échanges/ missions organisés lors des activités régionales et les approbations nécessaires obetnues auprès des États, des CER et de l'UA	Au moins deux exposés/échanges/ missions organisés lors des activités régionales et les approbations nécessaires obetnues auprès des États, des CER et de l'UA	Au moins deux exposés/échanges/ missions organisés lors des activités régionales et les approbations nécessaires obetnues auprès des États, des CER et de l'UA	Volonté politique renforcée dans les États pour mettre en œuvre les SARP de l'OACI en AVSEC/FAL
	Réaliser des activités et des missions de haut niveau pour	Nombre de missions de haut niveau effectuées	Nombre de missions de haut niveau effectuées	Nombre de missions de haut niveau effectuées	Nombre de missions de haut niveau effectuées	

OUTPUT		KPIS/MEASURE OF DELIVERABLES AND MILESTONES				OUTCOME/ KPI
OBJECTIVES	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
	promouvoir la sûreté de l'aviation et la facilitation.					
	Participer aux activités régionales et souligner la pertinence et l'importance de la sûreté de l'aviation et de la facilitation, et coordonner la mise en œuvre de la Déclaration et des Cibles de Windhoek.	Hausse du nombre d'États qui se sont conformés aux Cibles de Windhoek ou les ont atteints.	Hausse du nombre d'États qui se sont conformés aux Cibles de Windhoek ou les ont atteints	Hausse du nombre d'États qui se sont conformés aux Cibles de Windhoek ou les ont atteints	Hausse du nombre d'États qui se sont conformés aux Cibles de Windhoek ou les ont atteints	Augmentation du nombre d'États de la région AFI qui accordant la priorité à la sûreté de l'aviation et à la facilitation au niveau national
Tous les États promulguent des règlements, des programmes, des procédures et des pratiques nationaux détaillés conformes à l'Annexe 17 en vigueur, et comprenant des qualifications et des formations nécessaires pour les inspecteurs nationaux, des pouvoirs d'exécution, un mécanisme de coordination, l'identification des renseignements cruciaux, et des systèmes de communication.	Campagne d'information et de sensibilisation et projets d'assistance dans le cadre du Plan AFI SECFAL et instauration de la culture de sûreté et de facilitation.	Hausse de 50 % du nombre d'États ayant des programmes détaillés conformes à l'Annexe 17	Hausse de 60 % du nombre d'États ayant des programmes détaillés conformes à l'Annexe 17	Hausse de 70 % du nombre d'États ayant des programmes détaillés conformes à l'Annexe 17	Hausse de 80 % du nombre d'États ayant des programmes détaillés conformes à l'Annexe 17	80 % des États ont des règlements promulgués, des programmes nationaux détaillés, des procédures, et des pratiques conformes à l'Annexe 17
		Au moins six États soutenus	Au moins six États soutenus	Au moins six États soutenus	Au moins six États soutenus	
		Quatre projets spécifiques aux États élaborés/exécutés.	Quatre projets spécifiques aux États élaborés/exécutés	Quatre projets spécifiques aux États élaborés/exécutés	Quatre projets spécifiques aux États élaborés/exécutés	

OUTPUT		KPIS/MEASURE OF DELIVERABLES AND MILESTONES				OUTCOME/ KPI
OBJECTIVES	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
Tous les États AFI doivent disposer d'un Comité national de sûreté de l'aviation civile (CNSAC) et d'un Comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA) fonctionnels	Projets spécifiques aux États et des trousses i-Pack élaborés et mis en œuvre. Formations, ateliers et accompagnement professionnels sur mesures.	Nombre de projets spécifiques aux États élaborés et d'États soutenus	Nombre de projets spécifiques aux États élaborés et d'États soutenus	Nombre de projets pilotes élaborés	Nombre de projets pilotes élaborés	Hausse du nombre d'États de la région AFI qui disposent d'un Comité national de sûreté de l'aviation (CNSA) et 100 % disposent d'un Comité national de facilitation du transport aérien (CNFTA)
		Dispenser deux trousses iPack pertinentes, deux ateliers et deux formations	Dispenser deux trousses iPack pertinentes, deux ateliers et deux formations	Dispenser deux trousses iPack pertinentes, deux ateliers et deux formations	Dispenser deux trousses iPack pertinentes, deux ateliers et deux formations	
		Nombre de membres du personnel formés	Nombre de membres du personnel formés	Nombre de membres du personnel formés	Nombre de membres du personnel formés	
Les autorités compétentes en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation sont clairement définies et disposent de ressources dédiées à ces domaines	Aider tous les États qui ne l'ont pas encore fait à élaborer la législation, les règlements nationaux et mettre en place les PNSAC Capacités internes/nationales de formation renforcées au travers d'ateliers, de cours et du soutien ponctuel.	Nombre de membres du personnel formés. Nombre d'États soutenus pour remédier aux lacunes du cadre législatif national (EC1 à 5).	Nombre de membres du personnel formés. Nombre d'États soutenus pour remédier aux lacunes du cadre législatif national (EC1 à 5)	Nombre de membres du personnel formés. Nombre d'États soutenus pour remédier aux lacunes du cadre législatif national (EC1 à 5)	Nombre de membres du personnel formés. Nombre d'États soutenus pour remédier aux lacunes du cadre législatif national (EC1 à 5)	Augmentation des ressources consacrées à la sûreté de l'aviation et à la facilitation et prouvées lors des audits de l'USAP-

OUTPUT		KPIS/MEASURE OF DELIVERABLES AND MILESTONES				OUTCOME/ KPI
OBJECTIVES	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
	Organisation de cours de formation des formateurs aux niveaux local, sous-régional et régional, et des cours spécifiques aux États et dans les ASTC.	Nombre de formateurs et de personnes suivant une formation aux niveaux national et régional	Nombre de formateurs et de personnes suivant une formation aux niveaux national et régional	Nombre de formateurs et de personnes suivant une formation aux niveaux national et régional	Nombre de formateurs et de personnes suivant une formation aux niveaux national et régional	CMA et les États atteignait un taux d'EI de 90 %, d'ici fin 2027
	Élaborer/mettre en œuvre des projets spécifiques aux Eatts pour s'attaquer aux EC1 à 5.	Nombre de projets spécifiques aux États élaborés et exécutés	Nombre de projets spécifiques aux États élaborés et exécutés	Nombre de projets spécifiques aux États élaborés et exécutés	Nombre de projets spécifiques aux États élaborés et exécutés	
Résolution des SSeC existantes et prévention de nouvelles SSeC, et facilitation de la mise en œuvre en temps voulu des plans de mesures correctives de l'USAP-CMA	Les SSeC existantes sont résolues et les SSeC sont évitées/résolues	Nombre de SSeC résolues.	Nombre de SSeC résolues.	Nombre de SSeC résolues.	Nombre de SSeC résolues.	Aucune SSeC recensée dans la région AFI Toutes les SSeC existantes dans la région et toutes les nouvelles SSeC sont résolues en temps voulu
	Des missions d'assistance et de validation organisées et des projets élaborés et exécutés	Nombre de nouvelles SSeC atténuées	Nombre de nouvelles SSeC atténuées	Nombre de nouvelles SSeC atténuées	Nombre de nouvelles SSeC atténuées	
	Soutenir l'élaboration et la mise en œuvre en temps voulu des plans de mesures correctives des États de la région AFI après les audits de l'USAP-CMA.	Nombre d'États/projets/missions effectuées	Nombre d'États/projets/missions effectuées	Nombre d'États/projets/missions effectuées	Nombre d'États/projets/missions effectuées	
Tous les États africains disposent d'un programme national de facilitation du	Aider les États à élaborer et à mettre en œuvre le PNFTA à travers le suivi, les séminaires, les	Nombre de formations et d'États soutenus	Nombre de formations et d'États soutenus	Nombre de formations et d'États soutenus	Nombre de formations et d'États soutenus	Tous les États de la région AFI disposent

OUTPUT		KPIS/MEASURE OF DELIVERABLES AND MILESTONES				OUTCOME/ KPI
OBJECTIVES	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
transport aérien (PNFTA) et de CNFTA mis en place	trousses i-Pack, les formations et les ateliers au niveau de la région, des États, et des aéroports, le mentorat, et l'appui ponctuel.	Nombre de membres du personnel formés sur les modules liés à la facilitation concernant le PNFTA	Nombre de membres du personnel formés sur les modules liés à la facilitation concernant le PNFTA	Nombre de membres du personnel formés sur les modules liés à la facilitation concernant le PNFTA	Nombre de membres du personnel formés sur les modules liés à la facilitation concernant le PNFTA	d'un CNFTA approuvé conformément aux amendements de l'Annexe 9. 90 % des États ont des PNFTA et des CNFTA établis avec des rôles spécifiques à jouer en cas de
Renforcer la sensibilisation sur les risques et l'évaluation des risques, et mettre en place des procédures de gestion des crises dans tous les États AFI	Aider les États dans le besoin à élaborer et mettre en pauvre des procédures de gestion des risques et des crises. Surveiller régulièrement le paysage mondial et régional des menaces et renforcer la vulgarisation des conseils sur les menaces.	Organiser au moins un atelier régional sur la gestion des risques, un atelier sur les risques internes, et un atelier sur la gestion des crises dans les États qui en ont besoin.	Organiser au moins un atelier régional sur la gestion des risques, un atelier sur les risques internes, et un atelier sur la gestion des crises dans les États qui en ont besoin	Organiser au moins un atelier régional sur la gestion des risques, un atelier sur les risques internes, et un atelier sur la gestion des crises dans les États qui en ont besoin	Organiser au moins un atelier régional sur la gestion des risques, un atelier sur les risques internes, et un atelier sur la gestion des crises dans les États qui en ont besoin	crises de santé publique Sensibilisation et réponse accrues aux risques dans les États de la région AFI 80 % des États sont dotés d'uen méthodologie de gestion des risques et de
	Organiser des formations, des ateliers, des séminaires, l'accompagnement professionnel, etc., sur la gestion des risques, les menaces internes, et la gestion des	Nombre de membres du personnel formés à la gestion des risques, la gestion des crises et en cybersécurité	Nombre de membres du personnel formés à la gestion des risques, la gestion	Nombre de membres du personnel formés à la gestion des risques, la gestion	Nombre de membres du personnel formés à la gestion des risques, la gestion	

OUTPUT		KPIS/MEASURE OF DELIVERABLES AND MILESTONES				OUTCOME/ KPI
OBJECTIVES	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
	crises aux niveaux régional, national et au niveau des aéroports. Mentorat/accompagnement professionnel dans les États qui en ont besoin pour leur permettre d'élaborer et de mettre en œuvre des procédures de gestion des risques et des crises. Améliorer les procédures d'inspection-filtrage et l'application des mesures de sûreté au regard des évaluations nationales des risques, des menaces émergentes, des MANPAD, des RPAS, de la cybersécurité, des menaces internes et de la sûreté côté ville.		des crises et en cybersécurité	des crises et en cybersécurité	des crises et en cybersécurité	procédures de gestion des crises. 80 % des États mettent en œuvre des mesures de sûreté fondées sur les risques, notamment des mesures liées à la cybersécurité, aux MANPAD, aux RPAS, aux menaces internes et à la sûreté côté ville, conformément au PNSAC
Améliorer la supervision et l'assurance de la qualité pour une sûreté de l'aviation durable et efficace	Analyser les résultats et les données de l'USAP-CMA afin de déterminer les causes profondes des SSeC et les difficultés de mise en œuvre de nature systémique et nécessitant de l'attention.	Analyser annuellement les résultats de l'USAP-CMA afin de déterminer les causes profondes des SSeC et de hiérarchiser les activités d'assistance sur	Analyse annuelle des résultats de l'USAP-CMA afin de déterminer les causes profondes des SSeC et de hiérarchiser les	Analyse annuelle des résultats de l'USAP-CMA afin de déterminer les causes profondes des SSeC et de hiérarchiser les	Analyse annuelle des résultats de l'USAP-CMA afin de déterminer les causes profondes des SSeC et de hiérarchiser les	Disponibilité en nombre suffisant d'auditeurs/inspecteurs nationaux qualifies et

OUTPUT		KPIS/MEASURE OF DELIVERABLES AND MILESTONES				OUTCOME/ KPI
OBJECTIVES	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
		la base de leur la gravité et de leurs causes profondes	activités d'assistance sur la base de leur la gravité et les causes profondes mises à jour	activités d'assistance sur la base de leur la gravité et les causes profondes mises à jour	activités d'assistance sur la base de leur la gravité et les causes profondes mises à jour	d'autres membres du personnel de sûreté dans la région AFI.
	Promouvoir la collaboration, l'évaluation par les pairs et le partage des renseignements entre les États africains en ce qui concerne les meilleures pratiques, les programmes de sûreté, l'expertise technique, les éléments indicatifs, et les outils, en encouragent l'utilisation optimale des ressources et de l'expertise AVSEC dans la région AFI.	Des missions et des projets d'assistance réalisés grâce au recours aux experts du programme de collaboration AFI-CES cooptés dans les États dont les systèmes de supervision sont solides.	Des missions et des projets d'assistance réalisés grâce au recours aux experts du programme de collaboration AFI-CES cooptés dans les États dont les systèmes de supervision sont solides	Des missions et des projets d'assistance réalisés grâce au recours aux experts du programme de collaboration AFI-CES cooptés dans les États dont les systèmes de supervision sont solides	Des missions et des projets d'assistance réalisés grâce au recours aux experts du programme de collaboration AFI-CES cooptés dans les États dont les systèmes de supervision sont solides	Au moins 80 % des États de la région AFI ont des processus de supervision améliorés, efficaces, ainsi que du contrôle de la qualité pour une sûreté de l'aviation durable et efficace dans la région AFI sûreté dans la région AFI.
	Organiser des ateliers sur le contrôle de la qualité et les cours des inspecteurs nationaux afin de renforcer les capacités et de sensibiliser sur le contrôle de la qualité dans les États AFI.	Au moins 40 et 20 membres du personnel formés lors d'ateliers sur le contrôle de la qualité et du cours des inspecteurs nationaux, respectivement	Au moins 40 et 20 membres du personnel formés lors d'ateliers sur le contrôle de la qualité et du cours des inspecteurs nationaux, respectivement	Au moins 40 et 20 membres du personnel formés lors d'ateliers sur le contrôle de la qualité et du cours des inspecteurs nationaux, respectivement	Au moins 40 et 20 membres du personnel formés lors d'ateliers sur le contrôle de la qualité et du cours des inspecteurs nationaux, respectivement	Au moins 80 % des États de la région AFI ont des processus de supervision

OUTPUT		KPIS/MEASURE OF DELIVERABLES AND MILESTONES				OUTCOME/ KPI
OBJECTIVES	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
						améliorés, efficaces, ainsi que du contrôle de la qualité pour une sûreté de l'aviation durable et efficace dans la région AFI
Renforcement des contrôles aux frontières à travers la mise en œuvre de la Stratégie TRIP de l'OACI, la mise en œuvre de la résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU et la délivrance de titres de voyage de la Convention lisibles à la machine aux réfugiés et aux personnes apatrides.	Soutenir les États AFI dans la mise en œuvre de toutes les normes de l'Annexe 9 liées à la Stratégie TRIP de l'OACI, notamment l'utilisation des bases de données d'INTERPOL, élaborer/mettre en place des règles et des procédures pour les STLD et établir des liens électroniques avec INTERPOL pour signaler les documents de voyage volés, perdus et révoqués, la délivrance des MRCTD et la mise en œuvre des systèmes de RPCV/dossier passager. Promouvoir l'adhésion au RCP de l'OACI au moyen de séminaires/conférences et de missions dans les États.	Organiser au moins un séminaire dans la région AFI sur les RPCV/PNR/RCP.SLTD pour aider les États à se conformer. Poursuite de la coopération avec ATB pour soutenir le projet de passeport électronique africain afin d'assurer la conformité avec les spécifications du Doc 9303 afin de permettre sa pleine interopérabilité aux frontières.	Organiser au moins un séminaire dans la région AFI sur les RPCV/PNR/RCP.SLTD pour aider les États à se conformer. Poursuite de la coopération vec ATB pour soutenir le projet de passeport électronique africain afin d'assurer la conformité avec les spécifications du Doc 9303 afin de permettre sa pleine	Organiser au moins un séminaire dans la région AFI sur les RPCV/PNR/RCP.SLTD pour aider les États à se conformer. Poursuite de la coopération vec ATB pour soutenir le projet de passeport électronique africain afin d'assurer la conformité avec les spécifications du Doc 9303 afin de permettre sa pleine	Organiser au moins un séminaire dans la région AFI sur les RPCV/PNR/RCP.SLTD pour aider les États à se conformer. Poursuite de la coopération vec ATB pour soutenir le projet de passeport électronique africain afin d'assurer la conformité avec les spécifications du Doc 9303 afin de permettre sa pleine	80 % États de la région AFI investissent dans l'amélioration des sources de base présentant des données fiables sur les SLTP à intégrer dans la base de données des SLTD d'INTERPOL Nombre accru d'États de la région AFI qui mettent en œuvre des

OUTPUT		KPIS/MEASURE OF DELIVERABLES AND MILESTONES				OUTCOME/ KPI
OBJECTIVES	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
			interopérabilité aux frontières.	interopérabilité aux frontières.	interopérabilité aux frontières.	systèmes de RPCV/PNR et qui adhèrent au RCP de l'OACI (80 %) conformément à la résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU Tous les États de la région AFI délivrent des MRCTD aux réfugiés at aux personnes apatrides.
	Organiser le renforcement des capacités sur la Stratégie TRIP de l'OACI au niveau de la région et des États et promouvoir la sensibilisation sur les avantages des RPCV et fournir des orientations sur la mise en œuvre des systèmes de RPCV/dossier passager.	Dispenser le cours OACI sur la facilitation en Anglais et le cours sur la Stratégie TRIP en français dans la région AFI	Dispenser le cours OACI sur la facilitation en Anglais et le cours sur la Stratégie TRIP en français dans la région AFI	Dispenser le cours OACI sur la facilitation en Anglais et le cours sur la Stratégie TRIP en français dans la région AFI	Dispenser le cours OACI sur la facilitation en Anglais et le cours sur la Stratégie TRIP en français dans la région AFI	
Tous les États de la région AFI ont ratifié les instruments juridiques internationaux pertinents	Promouvoir la ratification de tous les instruments juridiques internationaux pertinents et aider les États dans leur mise en œuvre, en organisant des séminaires juridiques et lors des missions d'assistance technique, les	Un séminaire juridique organise et des échanges avec au moins deux États sur la ratification des instruments juridiques internationaux	Un séminaire juridique organise et des échanges avec au moins deux États sur la ratification des instruments	Un séminaire juridique organise et des échanges avec au moins deux États sur la ratification des instruments	Un séminaire juridique organise et des échanges avec au moins deux États sur la ratification des instruments	Augmentation du nombre d'instruments internationaux ratifiés par les États de la région AFI (80 %)

OUTPUT		KPIS/MEASURE OF DELIVERABLES AND MILESTONES				OUTCOME/ KPI
OBJECTIVES	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
	échanges et les réunions de haut niveau ;		juridiques internationaux	juridiques internationaux	juridiques internationaux	
Amélioration des moyens technologiques et promotion de l'innovation.	Renforcer l'assistance technique aux États, promouvoir l'innovation technique et technologique par les États et l'industrie dans l'application des mesures de sûreté, notamment les équipements de sûreté, des technologies appropriées d'inspection-filtrage et de facilitation (renseignements sur les passagers) et améliorer la gestion des équipements de sûreté dans les aéroports (y compris les tests d'acceptation sur le terrain, les tests de routage et la maintenance). Aider les États à appliquer de meilleures solutions technologiques et les techniques innovantes qui fournissent des outils de renforcement de l'efficacité de la sûreté, tout en garantissant l'efficacité opérationnelle	Organiser et soutenir des manifestations sur l'innovation, notamment des webinaires/séminaires et des concours et encourager les start ups et les entreprises à y participer Définir le profil des menaces à identifier par chaque type d'équipement de sûreté Définir le niveau minimal de détection à opérer par chaque type d'équipement de sûreté.	Organiser **au moins un** séminaire pour sensibiliser et aider les États et l'industrie dans l'organisation des activités de communication pour promouvoir la technologie adaptée, notamment la prise en compte des facteurs humains.	Organiser **au moins un** séminaire pour sensibiliser et aider les États et l'industrie dans l'organisation des activités de communication pour promouvoir la technologie adaptée, notamment la prise en compte des facteurs humains	Organiser **au moins un** séminaire pour sensibiliser et aider les États et l'industrie dans l'organisation des activités de communication pour promouvoir la technologie adaptée, notamment la prise en compte des facteurs humains.	Nombre d'États qui réalisent des essais opérationnels et partagent les informations relatives à ces essais Échange accru entre les États des informations et des spécifications concernant les équipements Augmentation du nombre d'États dotés de moyens technologiques améliorés et qui promeuvent l'innovation

OUTPUT		KPIS/MEASURE OF DELIVERABLES AND MILESTONES				OUTCOME/ KPI
OBJECTIVES	**ACTIVITÉS/PROJETS**	**EN FIN 2024**	**D'ICI FIN 2025**	**D'ICI FIN 2026**	**D'ICI FIN 2027**	**CIBLE /INCIDENCE**
Instauration de la culture de la sûreté durable et développement des compétences pour la formation en sûreté de l'aviation et en facilitation, renforcement des capacités de formation, et mise en place des politiques de ressources humaines appropriées dans les États	Assurer la coordination de l'organisation du déroulement de cours de formation et de séminaires appropriés sur la culture de sûreté en collaboration avec GAT, ISD-SEC, FAL, les ASTC, les partenaires, les parrains et les donateurs comme la CAFAC, le programme APEX de l'ACI, le projet CASE de la CEAC, etc.	Au moins deux formations organisées sur la culture de sûreté/politiques de ressources humaines (RH).	Au moins deux formations organisées sur la culture de sûreté/politiques de ressources humaines (RH).	Au moins deux formations organisées sur la culture de sûreté/politiques de ressources humaines (RH).	Au moins deux formations organisées sur la culture de sûreté/politiques de ressources humaines (RH).	Une culture de la sûreté et des ressources humaines bien développées
	Promouvoir la culture de la sûreté en organisant les formations, les séminaires et les webinaires appropriés, et en soutenant les activités spécifiques aux États. Promouvoir la sensibilisation et la culture de sûreté en ciblant les hauts responsables publics et les parties prenantes gouvernementales.	Organiser au moins une manifestation dans la région AFI pour encourager/soutenir et orienter les États qui en ont besoin dans l'instauration d'une culture de la sûreté	Encourager/soutenir/orienter sans cesse les États dans le besoin dans l'instauration de la culture de la sûreté	Organiser au moins une manifestation dans la région AFI pour encourager/soutenir et orienter les États qui en ont besoin dans l'instauration d'une culture de la sûreté	Encourager /soutenir/orienter sans cesse les États dans le besoin dans l'instauration de la culture de la sûreté	Existence d'une main-d'œuvre qualifiée bien formée et motivée

APPENDICE C – PRINCIPALES PARTIES PRENANTES – PARTENAIRES

Les parties prenantes ci-après ont été identifiées :

PARTENAIRES INTERNATIONAUX / AUTORITÉS NATIONALES / ORGANISATIONS

- Autorités de l'aviation civile / autorités de sûreté de l'aviation/autres directions de la coopération techniques pertinentes (États partenaires tells que les Etats-Unis, le Royaume-Uni, la France, la Belgique, la Chine, le Japon, le Canada, l'Espagne, le Portugal, etc.)
- WB – Banque mondiale
- OIPC-Interpol
- OIM – Organisation internationale eds migrations
- HCR – Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés
- BRENUAO - Bureau des Nations Unies pour l'Afrique de l'Ouest
- BRENUAC – Bureau régional des Nations Unies pour l'Afrique centrale
- ONUDC – Office des Nations Unies contre la drogue et le crime
- BLT - Bureau de lutte contre le terrorisme de l'ONU
- UNCTED - Direction exécutive du Comité contre le terrorisme de l'ONU
- UNCTITF – Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme de l'ONU.
- OMD – Organisation mondiale des douanes

AUTORITÉS/ORGANISATIONS/GROUPES REGIONAUX D'ETAT

- UA - Union africaine
- CAAC - Commission arabe de l'aviation civile,
- BAD - Banque africaine de développement
- UMA - Union du Mghreb arabe
- CAERT – Centre africain d'étude et de recherche sur le terrorisme
- CEMAC - Communauté économique et monétaire des États de l'Afrique eentrale
- CAE - Communauté de l'Afrique de l'Est
- EC - Commission européenne
- CEAC - Conférence européenne de l'aviation civile
- CEEAC – Communauté économique des États de l'Afrique centrale
- CEN-SAD - Communauté des États sahélo-sahariens
- COMESA - Marché commun de l'Afrique orientale et australe
- CEDEAO – Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
- IGAD - Autorité intergouvernementale pour le développement
- INTERPOL -Organisation internationale de police criminelle
- SADC – Communauté de développement de l'Afrique australe
- UEMOA – Union économique et monétaire ouest-africaine
- CEA – Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique

ORGANISATIONS INTERNATIONALES IMPLIQUÉES DANS LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE EN AFRICA

- AATO - Association des organismes africains de formation aéronautique
- CAFAC – Commission africaine de l'aviation civile
- ASECNA – Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et Madagascar
- CASSOA - Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l`Afrique de l`Est

ORGANISATIONS DE L'INDUSTRIE

- ACI-Afrique – Airports Council InternationalConseil international des aéroports – Afrique
- AFRAA – Association des compagnies aériennes africaines
- IATA – Association du transport aérien international
- IFALPA – Fédération internationale des associations des pilotes de ligne

CENTRES DE FORMATION EN SURET'É DE L'AVIATION DE l'OACI

- Le Caire
- Casablanca
- Dakar
- Douala
- Dar es-Salaam
- Johannesbourg
- Lagos
- Nairobi
- Tunis

APPENDICE D – RESSOURCES FINANCIÈRES NÉCESSAIRES POUR SOUTENIR LE PLAN (ESTIMATION)

PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR LES 4 PREMIÈRES ANNÉES (2024-2027)			
	ACTIVI'E	**MONTANT**	**DESCRIPTION**
Coordination des activités d'assistance dans la région		160 000 USD	Régulièrement/annuellement/périodiquement. Réunions virtuelles et au moins une réunion en présentiel, notamment une réunion du Comité directeur
Réunions régionales et coopération avec les CER, l'UA et missions de haut niveau, réunions du Comité directeur et du RASFALG-AFI		48 000 USD	Au moins deux exposés présentés chaque année lors des activités régionales et obtention des approbations nécessaires auprès des États, des CER et de l'UA afin de renforcer la volonté politique, une réunion du Comité directeur et une réunion du RASFALG-AFI.
Projet spécifique pour la résolution des SSeC, le renforcement des systèmes de supervision de la sûreté de l'aviation axés sur les huit éléments cruciaux prioritaires d'un système national de supervision de la sûreté au profit des États dans el besoin suivant les priorités définies		480 000 USD	Mise en œuvre de projets spécifiques aux États fondés sur les besoins et par phases pour s'attaquer aux causes profondes des difficultés rencontrées au travers de missions d'assistance ou d'activités de l'USAP-CMA couvrant au moins quatre États chaque année, sur une période de quatre ans.
Appui aux États pour qu'ils se dotent d'un CNSAC et d'un CNFTA fonctionnels		256 000 USD	Chaque année dispenser deux trousses iPack pertinentes, organiser deux ateliers sur le PNSAC/PNCQ et deux cours sur la facilitation, selon le cas, pour mettre en place des NCASC et des CNFTA fonctionnels, sur une période quatre ans .
Renforcement de la sensibilisation aux risques et de l'évaluation des risques en établissant des procédures solides de gestion des risques et des crises dans tous les États de la région AFI		64 000 USD	Organiser au moins un atelier régional sur la gestion des risques et un atelier sur la gestion des crises au bénéfice des États qui sont dans le besoin, sur une période de quatre ans.
Amélioration des procédures de supervision et d'assurance de la qualité pour une sûreté de l'aviation civile durable		24 000 USD	Organiser deux ateliers sur le contrôle de la qualité et un cours des inspecteurs nationaux afin de renforcer les capacités et sensibiliser sur

PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR LES 4 PREMIÈRES ANNÉES (2024-2027)			
	ACTIVI'E	**MONTANT**	**DESCRIPTION**
			le contrôle de la qualité dans les États de la région AFI chaque année, sur une période de quatre ans.
Soutien aux États de la région AFI dans la mise en œuvre de tous les aspects de la résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité liés aux normes de l'Annexe 9		80 000 USD	Tenir au moins un séminaire dans la région AFI sur les RPCV/PNR/RCP/SLTD pour aider les États de la région à se conformer à l'Annexe 9 et organiser des formations dans le domaine de la facilitation, sur une période de quatre ans.
Facilitation de la sensibilisation pour la ratification des instruments juridiques pertinents		30 000 USD	Organiser un séminaire juridique continental tous les deux ans, sur une période de quatre ans
Fourniture de l'assitance technique aux États, promotion des techniques et des technologies innovantes par les États et l'industrie sur la mise en œuvre des mesures de sûreté		40 000 USD	Organiser et soutenir les manifestations sur l'innovation, notamment des webinaires/séminaires et des concours et encourager les start-up et les entreprises à y participer , le cas échéant.
Coordination de l'organisation de cours et de séminaires appropriés de formation en sûreté de l'aviation		40 000 USD	Tenir au moins deux réunions sur la culture de la sûreté/ politiques des ressources humaines (RH) chaque année et au moins uen manifestation sur al culture de la sûreté chaque année pour promouvoir la culture de la sûreté, sur une période de quatre ans.
Communication		14 000 USD	Des ressources suffisantes devraient être consacrées aux relations et à la communication avec les États, les donateurs et les organisations régionales . (bannière du Plan, logo, brochure, publicité, page web, etc.)
Total		**1 196 000 USD**	Couvrant une période de quatre ans.
Le montant moyen des besoins de financement annuels s'élève à 299 000 USD			
PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR LES QUATRE PREMIÈRES ANNÉES (2024-2027), EN USD			

PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR LES 4 PREMIÈRES ANNÉES (2024-2027)			
	ACTIVI'E	**MONTANT**	**DESCRIPTION**
	ACTIVI'E	MONTANT	DESCRIPTION
Coordination of assistance activities in the African Region		160 000 USD	Regular/annually/periodically. Virtual meetings and at least one in-person, including one SC Meeting per annum
Regional meetings and engagement with RECs, AU and high-level missions, Steering Committee and RASFALG-AFI Meetings		48 000 USD	At least two presentations made per annum to regional activities and necessary endorsements obtained from States, RECS and AU to enhance political will, one SC and one RASFALG-AFI Meeting.
State specific project to address SSeCs, enhance aviation security oversight systems focused on the eight Critical Elements of a State Oversight System to states in need as prioritized		480 000 USD	Implementation of phased and needs-based state-specific projects to address root cause of identified challenges through needs assessment missions or USAP-CMA activities, covering at least four States per annum, in four years
Facilitation of States to have functional NCASC and NATFC		256 000 USD	Delivering two relevant iPacks, two NCASP/NCASQCP workshops and two FAL training courses as appropriate, to address functional NCASCs and NATFCs
Enhance risk awareness and assessment with robust Risk and Crisis management procedures established in all AFI States		64 000 USD	Delivering at least one Regional RMW and one CMW to states in need per annum
Improve Oversight processes and Quality Assurance for sustainable and effective aviation security.		24 000 USD	Delivering two QC Workshops and one National Inspectors Courses to build capacity and raise awareness on QC to AFI States per annum.
Support AFI States to implement all the Annex 9 Standards related implementation of UNSC Resolution 2309 (2016)		80 000 USD	Perform at least one seminar in the AFI on API/PNR/PKD/SLTD to assist states' compliance with Annex 9 and provide FAL related training
Facilitate and raise awareness for ratification of relevant international Legal instruments		30 000 USD	Conduct one continent-wide Legal Seminar every two years

PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES POUR LES 4 PREMIÈRES ANNÉES (2024-2027)			
	ACTIVI'E	**MONTANT**	**DESCRIPTION**
Conducting technical advice to States, promote innovative techniques and technologies by States and industry on application of security measures,		40 000 USD	Organize and support innovation events such as webinars /seminars and challenges and encourage participation of start-up and entrepreneurial companies
Coordinating the conduct and organization of appropriate trainings courses and seminars on security culture		40 000 USD	At least two trainings related to security culture/ human resources (HR) policies delivered per annum and at least one event on security culture per annum for promoting of security culture
Communication		14 000 USD	Sufficient resources should be provided to maintain public relations and communication with States, Donors and Regional organizations. (Plan Banner, Logo, Pamphlet, Advertisement, Web page, etc.)
Total		**1 196 000 USD**	4-year period.
The average amount required per annum is USD 299,000			

APPENDICE E – RESPONSABILITÉS EN MATIÈRE DE SUIVI DE RAPPORTS

Produit	Responsabilité en matière de rapports		
	Personne ou groupe destinataire des rapports (*)	Périocicité des rapports	
Élaboration et prestation des formations et des outils de formation	GAT/ISD-SEC/ASTCs/FAL	Comité directeur	Tous les 12 mois
Inventaire des besoins et des ressources et elaboration des stratégies	RD	Comité directeur	
Conseil	Tous les douze mois		
Rapport d'avancement	Président du Comité directeur	Conseil	Tous les six mois
Amélioration de la conformité aux SARP de l'OACI relatives à la sûreté et à la facilitation	RD/ISD-SEC et FAL (avec ASA)	Comité directeur	Tous les 12 mois
Renforcement de la coordination avec les donateurs	RD/ISD-SEC/CDI	Comité directeur	Tous les 12 mois
Augmentation de la disponibilité suffisante d'experts du programme de collaboration AFI-CES	RD/AFCAC/ISD-SEC	Comité directeur	Tous les 12 mois
Renforcement de la collaboration entre les États de la région AFI	AFCAC	Comité directeur	Tous les 12 mois
Rapport à la 42e Assemblée de l'OACI	RD/ISD-SEC	Assemblée	Octobre 2025

* Des rapports annuels sur tous les aspects des progrès de la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL seront adressés au Conseil.

APPENDICE F

CADRE DE GOUVERNANCE

PLAN RÉGIONAL DE MISE EN ŒUVRE COMPLET POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION EN AFRIQUE (PLAN AFI), PLAN RÉGIONAL DE MISE EN ŒUVRE COMPLET POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION EN AFRIQUE (PLAN AFI SECFAL), ET FONDS VOLONTAIRE DE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES (HRDF)

TABLE DES MATIÈRES

1. HISTORIQUE ET OBJECTIF 2

2. CADRE DE GOUVERNANCE 5

3. RÔLES ET RESPONSABILITÉS 6

4. ORIENTATIONS RELATIVES AU MANDAT DU COMITÉ DIRECTEUR 10

1. HISTORIQUE ET OBJECTIF

1.1 L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) met en œuvre trois programmes régionaux sur le continent africain dans le but de renforcer la sécurité de l'aviation, la sûreté de l'aviation et la facilitation, et le développement des ressources humaines. Ces programmes, ci-après désignés « les Plans » sont le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI), le Plan régional de mise en œuvre complète pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL), et le Fonds volontaire de développement des ressources humaines, ci-après appelés « Programmes ».

1.2 Le cadre de gouvernance propose vise à assurer l'efficacité et l'inclusivité de ces programmes, à renforcer leur impact, à veiller à ce qu'aucun ne soit laissé à la traîne, et à renforcer la supervision.

Le Plan AFI

1.3 Le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) a été établi en 2008 par l'OACI pour remédier aux carences de sécurité de l'aviation civile dans la région AFrique-océan Indien (AFI). Le Plan met l'accent sur le soutien aux États pour la mise en place de systèmes durables de supervision de la sécurité et la promotion de la culture de la sécurité de l'aviation.

1.4 En 2009, le Conseil de l'OACI a décidé (voir résumer des décisions CDEC 188/11) d'intégrer le Plan AFI dans le programme ordinaire des bureaux régionaux, bien qu'il ait continué à fonctionner comme un programme d'assistance panafricain à part.

1.5 Les évaluations indépendantes réalisées en 2015 et en 2022 par le Bureau de l'évaluation et de l'audit interne (OIO) de l'OACI ont confirmé que le Plan AFI a permis d'améliorer considérablement la sécurité de l'aviation en Afrique et reste hautement pertinent. Toutefois, ces évaluations et les observations du Comité directeur ont souligné des domaines devant être améliorés afin de renforcer l'efficacité du programme. Les principales recommandations de ces évaluations sont notamment les suivantes :

- améliorer le cadre de planification et de mise œuvre : améliorer la structure et les procédures pour garantir l'efficacité et l'impact de l'exécution des activités des programmes ;
- réviser le mandat des équipes de sécurité des bureaux régionaux : mettre à jour les rôles et les responsabilités afin de mieux les aligner sur les objectifs des programmes ;
- améliorer la mobilisation et l'utilisation des ressources : redouble d'efforts pour attire et allouer efficacement les ressources pour les activités des programmes ;
- restructurer le Cadre de gouvernance : restructurer le Comité directeur afin qu'il regroupe un nombre limité de membres focalisés sur ses activités, tout en assurant la représentation de toutes les parties prenantes clés et en améliorant les processus de prise de décisions.

Le Plan AFI SECFAL

1.6 Le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL) a été unanimement approuvé par les États lors de la réunion 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 24e session plénière extraordinaire de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), qui s'est tenue du 1er 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.

1.7 À sa 203e session, le Conseil de l'OACI a approuvé le Plan AFI SECFAL en tant que programme de l'OACI et a demandé que le Secrétaire général rende compte périodiquement des activités et des progrès du Programme AFI SECFAL au Conseil de l'OACI lors de sa 204e ou de 205e session, selon le cas.

1.8 Au cours de la période de huit ans (2015-2023), le Plan AFI SECFAL a franchi des étapes clés dans ses objectifs, ses résultats escomptés et ses cibles qui consistent à renforcer la sûreté de l'aviation et la facilitation dans la région AFI. Le plan a permis de renforcer la collaboration et la coordination entre les organisations internationales et régionales et d'autres partenaires, malgré les écueils comme la pandémie de COVID-19 et le financement insoutenable

de l'exécution des activités prévues. L'exécution des projets spécifiques aux États a pu être menée à bien dans plusieurs États, suivant un ordre de priorité .

1.9 Conformément à la Feuille de route pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), le Conseil de l'OACI a prorogé le mandat du Plan AFI SECFAL jusqu'en 2030. Cette prorogation renforce l'engagement du programme à améliorer la sûreté de l'aviation et la facilitation dans toute la région.

Le Fonds volontaire de développement des ressources humaines (HRDF)

1.10 Le fonds volontaire de développement des ressources humaines a été créé en 2014 pour remédier à la pénurie de personnel technique qualifié de l'aviation en Afrique. Cette initiative découle d'une déclaration des ministres africains des transports lors de la Conéférence de Malabo tenue du 7 au 11 avril 2024 et a été formellement entérinée Pa en coordination avec l'OACI.

1.11 L'industrie africaine de l'aviation en pleine croissance fait face à d'importantes difficultés pour répondre à la demande de professionnels qualifiés, ce qui nuit à la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et à la mise en œuvre des programmes régionaux. La résolution de ces problèmes requiert la collaboration entre les États africains et d'autres parties prenantes.

1.12 Le HRDF fournit un mécanisme pour la collecte et l'utilisation des contributions au développement des possibilités de renforcement des capacités en aviation civile. Il a pour objectif principal de soutenir les États africains dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI et l'amélioration de l'efficacité opérationnelle. Ce qui contribue au développement socioéconomique du continent.

1.13 C'est ainsi que la première phase du programme de détachement de professionnels africains de l'aviation à l'OACI, avec l'aide du HRDF, s'est déroulée entre juin 2016 et février 2018. Au total, huit personnes détachées ont participé au programme dans plusieurs domaines d'expertise. Étant donné que le but du programme est de renforcer les capacités du personnel au-delà du détachement, il a été recommandé de réviser les objectifs et le cadre de mise en œuvre du HRDF. C'est ainsi qu'une équipe spéciale a été établie pour évaluer sa portée et ses objectifs. L'équipe spéciale a élaboré un mandat pour le HRDF incluant plusieurs initiatives de renforcement

des capacités. Dans cet ordre d'idées, l'OACI et la CAFAC ont mis au point plusieurs initiatives de renforcement des capacités à mettre en œuvre dans le cadre du HRDF.

La voie à suivre

1.14 Pour donner suite aux recommandations du Bureau de l'évaluation interne et de l'audit de l'OACI sur le Plan AFI et les écueils rencontrés dans la mise en œuvre du plan AFI SECFAL et du HRDF, le cadre de gouvernance propose met l'accent sur l'alignement du Comité directeur sur les objectifs de ces programmes.

1.15 Le Comité directeur restructure maintiendra un équilibre entre l'inclusivité et l'efficacité, en veillant à la prise de décisions de manière efficace et en temps opportune. Par ailleurs, l'Équipe de gestion du programme sera chargée de mettre en œuvre les activités suivant un calendrier précis, des normes de qualité, et en tenant compte des contraintes budgétaires. Cette démarche vise à optimiser la gestion des et l'exécution des programmes, en veillant à ce que le Plan AFI, el Plan AFI SECFAL et le HRDF continuent à impulse les progrès en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation, et de la facilitation dans toute la région AFI.

1.16 En adoptant ces mesures, ces programmes seront en meilleure position pour soutenir et accroître leur impact, en relevant les défis chageants et en répondant aux ebsoins de toutes les parties prenantes.

2. CADRE DE GOUVERNANCE

2.1 Pour renforcer la supervision et optimiser l'allocation des ressources, la gouvernance du Plan AFI, du Plan AFI SECFAl et du HRDF a été synthétisée. Une structure de gouvernance unifiée devrait améliorer l'efficacité de la prise de décisions, assurer l'alignement sur les politiques de l'OACI et les priorités régionales. Cette unification devrait en outre impulser un soutien renforcé à la mise en œuvre et,, partant des progrès durables dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la facilitation, et du renforcement des capacités en aviation dans toute l'Afrique .

2.2 Le Conseil de l'OACI, le Comité directeur, le Secrétariat de l'OACI et d'autres parties prenantes participant à la gouvernance du Plan AFI, du Plan AFI SECFAL et du HRDF comme le décrivent les documents des programmes. Leurs rôles et responsabilités sont les suivantes :

3. RÔLES

3.1 Les parties ci-après décrivent les rôles et les responsabilités des organes de gouvernance, des acteurs et les invites permanents. Les rôles et les responsabilités des parties prenantes sont définis dans les documents des programmes que sont le Plan AFI, le Plan AFI SECFAL et le HRDF.

3.2 Le Conseil de l'OACI

Le Conseil de l'OACI est chargé de la mise en place et de la supervision générale du Plan AFI, du Plan AFI SECFAL et du HRDF. Il est notamment chargé :

b) d'établir, de proroger, s'il y'a lieu, et d'autoriser la fermeture des programmes ;
c) d'approuver le mandat du Comité directeur, y compris d'éventuelles modifications ;
d) d'examiner les rapports annuels et de formuler des orientations générales pour la gestion des programmes .

3.3 Le Comité directeur

Les rôles du Comité directeur et les responsabilités correspondantes sont :

a) formuler la politique et l'orientation stratégique pour une mise en œuvre effective du Plan AFI, du Plan AFI SECFAL et du HRDF ;
b) élaborer les stratégies et promouvoir la mobilisation des ressources ;
c) approuver les documents de programme du Plan AFI, du plan AFI SECFAL et du HRDF, ainsi que leurs projets et activités connexes, et leurs révisions ;
d) examiner et approuver les plans de travail, les budgets et les rapports d'avancement des activités et projets ;
e) suivre la mise en œuvre des programmes ;
f) adresser par l'intermédiaire du Président, un rapport d'avancement annuel au Conseil et aux ministres africains des Transports, sous le couvert de la CAFAC ;
g) réviser les mandats, le cas échéant, et soumettre les révisions au Conseil pour approbation ;

h) recommander au Conseil de l'OACI de clôturer le Plan AFI, le Plan AFI SECFAL et le HRDF.

3.4 Le Secrétaire général de l'OACI

Le Secrétaire général de l'OACI est responsable de la mise en œuvre globale du Plan AFI, du Plan AFI SECFAL et du HRDF. Il assume notamment les responsabilités suivantes :

a) jouer le rôle d'Administrateur des fonds correspondants des programmes, à savoir le fonds du Plan AFI, le fonds du Plan AFI SECFAL à de fins comptables, et le Fonds volontaire de développement des ressources humaines (HRDF), et par conséquent, veiller à la conformité avec toutes les politiques et règles applicables ;

b) fixer des objectifs aux activités du Secrétariat et allouer des ressources ;

c) à la clôture du Plan AFI, du Plan AFI SECFAL et du HRDF :

1) présenter le rapport final et veiller à ce que d'éventuels questions, leçons et risques soient documents et transmis à l'organe compétent ;

2) proposer au Comité directeur de clôturer les programmes.

3.5 Les directeurs régionaux de l'OACI

Les directeurs régionaux de l'OACI (bureaux ESAF, EUR/NAT, MID et WACAF) sont chargés de mise en œuvre des projets/activités du Plan AFI, du Plan AFI SECFAL et du HRDF concernant les États auprès desquels leurs bureaux régionaux respectifs sont accrédités. Ils sont notamment chargés :

a) d'agir comme gestionnaires des crédits pour les projets/activités concernant les États auprès desquels leurs bureaux régionaux respectifs sont accrédités et d'orienter les activités des experts régionaux. Les experts régionaux sont les experts techniques des bureaux régionaux. Ils sont responsables de la mise en œuvre des activités générales délégués et de projets spécifiques ;

b) de coordonner les projets/activités relevant de leurs zones d'accréditation et de veiller à leur soumission en temps opportun au gestionnaire des programmes

c) d'assurer le suivi de la mise en œuvre des programmes de travail approuvés dans leurs zones d'accréditation ;

d) de prendre des décisions concernant les questions qui leur sont déléguées par le gestionnaire des programmes ;

e) de veiller à présentation en temps voulu de rapports d'avancement mensuels/trimestriels et de rapports de fin d'étape/annuels au gestionnaire des programmes.

Les responsabilités susmentionnées seront intégrées dans l' outil de rapport sur la performance institutionnelle et le suivi (CPMR) et dans les objectifs du système d'amélioration des performances et des compétences (PACE) des bureaux régionaux. Les superviseurs des experts régionaux, à savoir le directeur adjoint des bureaux régionaux, assureront la supervision et l'évaluation des activités connexes.

3.6 Le gestionnaire des programmes

La principale responsabilité du gestionnaire des programmes est de veiller à ce que le Plan AFI, le Plan AFI SECFAL et le HRDF obtiennent les résultats escomptés dans les programmes de travail et le budget approuvés.

Le gestionnaire des programmes est notamment chargé :

a) de jouer le rôle de secrétaire du Comité directeur ;

b) d'élaborer les plus annuels ;
c) d'élaborer un cadre de suivi basé sur les résultats ;
d) de coordonner les rapports d'avancement trimestriels de synthèse, de publier les différents rapports et le rapport final ;
e) de tenir le registre des problèmes, le registre des risques, le journal quotidien et le journal des leçons ;
f) de se concerter avec les directeurs adjoints des bureaux régionaux et les experts régionaux pour :
    1) d'attribuer les activités générales et les projets spécifiques pour la mise en œuvre ;
    2) de veiller à ce que les activités ne soient ni négligées ni dupliquées par d'autres programmes ou projets, y compris ceux exécutés par d'autres bureaux régionaux et directions ;
g) de gérer les flux d'information entre l'OACI et le Comité directeur (par ex., partage des rapports d'avancement et des procès-verbaux des réunions du Comité directeur) ;
h) de coordonner la documentation et la communication avec les autres parties prenantes ;
i) de gérer la production des résultats requis en assumant la responsabilité de l'avancement global et de l'utilisation des ressources ;
j) d'initier/demander l'allocation des fonds sur la base du budget approuvé ;
k) d'élaborer et de gérer les procédures du projet pour la gestion des risques, la gestion des obstacles, le contrôle du changement et la communication ;
l) d'établir et de gérer les contrôles du projet (suivi et rapports) ;
m) de prendre toute mesure corrective nécessaire.

Le gestionnaire des programmes rend compte au Directeur régional de son lieu d'affectation et est il est chargé de soutenir la planification, la mise en œuvre et suivi efficaces du Plan. Le gestionnaire des programmes établit aussi des rapports réguliers en temps voulu afin de faciliter la prise de décisions éclairées et la réussite de l'exécution des Plans.

Dans le but de renforcer la coordination régionale et l'efficacité opérationnelle, le gestionnaire des programmes est basé dans l'un des bureaux régionaux qui desservent les

États africains, où il/elle travaille en étroite collaboration avec les bureaux régionaux, les États et d'autres parties prenantes concernées.

Le poste de gestionnaire des programmes est finance par l'OACI. Ce poste est régi par le Règlement du personnel des services extérieurs (FSSR). D'après ce règlement, l'OACI est chargé :

a) d'élaborer la description du poste en s'appuyant sur les responsabilités susmentionnées ;
b) classer le poste (vu le niveau des postes comparables, le gestionnaire des programmes est classé au niveau P-4) ;
c) de recruter , de déployer et de rapatrier le titulaire du poste ;
d) d'administrer son contrat (salaire, congé annuel, prestations) ;
e) de fournir les orientations et d'assurer la supervision ;
f) d'évaluer les performances du titulaire.

Administration des fonds correspondants des programmes

Le Secrétaire général de l'OACI est l'administrateur des fonds correspondants des programmes, à savoir le Fonds du Plan AFI, le Fonds à des fins comptables du Plan AFI SECFAL et le Fonds volontaire de développement des ressources humaines (HRDF). Ces fonds sont établis en tant que fonds volontaires et sont, par conséquent, régis par :

a) le Règlement financier de l'OACI (Doc 7515/17) et le Règlment financier ;
b) la Politique de mobilisation des ressources de l'OACI et son Annexe relative à la création et à la gestion de fonds volontaires ;
c) les arrangements relatifs à la mise en œuvre du HRDF conclus entre l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et la CAFAC en décembre 2014 [modifiés par le présent cadre] ;
d) tout autre document applicable approuvé par le Conseil de l'OACI.

4. DIRECTIVES RELATIVES AU MANDAT DU COMITÉ DIRECTEUR

4.1 Les paragraphes suivants définissent les principes qui régissent le mandat du Comité directeur et portent sur sa composition, ses rôles et ses responsabilités.

4.2 Sauf disposition contraire explicite, les définitions ci-après des représentants au Conseil de l'OACI ou des directeurs généraux s'appliquent aux États africains, c'est-à-dire les représentants des États africains au Conseil de l'OACI ou les directeurs généraux des autorités de l'aviation civile des États africains, respectivement.

4.3 Le mandat peut être examiné et modifié par le Comité directeur, à condition que la modification soit approuvée par le Conseil de l'OACI.

4.4 **Composition**

Le Comité directeur est composé des Représentants des États africains au Conseil et à la Commission de la navigation aérienne de l'OACI, de deux directeurs généraux d'autorités de l'aviation civile représentant chaque région (région Afrique centrale, région Afrique orientale, région Afrique du Nord, Afrique australe et Afrique occidentale) et du Secrétarire général de la CAFAC.

Le Secrétariat de l'OACI fournit des services de secrétariat au Comité directeur.

Observateurs

Les États membres, les autorités et organisations de l'aviation civile et les donateurs sont invités à participer aux réunions du Comité directeur en qualité d'observateurs .

4.5 **Rôles et responsabilités**

Les rôles spécifiques des membres du Comité directeur et leurs responsabilités connexes sont définis ci-après.

Président

Les responsabilités du Président sont les suivantes :

a) assurer la direction globale du Comité directeur en coordination avec ses membres ;
b) veiller à l'exécution des activités du Comité directeur conformément à sa mission globale et à son mandat ;
c) approuver la nécessité d'éventuelles réunions ad hoc ;
d) veiller à la tenue des réunions annuelles statutaires du Comité directeur et à l'examen ordonné et efficace de toutes les questions ;

e) approuver les ponts inscrits à l'ordre du jour provisoire des réunions du Comité directeur ;
f) approuver la liste des observateurs à inviter aux réunions du Comité directeur ;
g) assurer la concertation et la coordination avec le vice-président sur les questions susmentionnées ;
h) présenter le rapport annuel au Conseil de l'OACI.

Le Président est élu par les membres du Comité directeur à la majorité simple, c'est-à-dire plus de la moitié des voix. Au cas où aucun candidat n'obtient plus de la moitié des voix à l'issue du premier tour de scrutin, un second tour est organisé entre les deux candidats arrivés en tête au premier tour ; au cas où plus de deux candidats partagent le plus grand nombre de voix, ils sont les seuls éligibles pour un second tour. Le candidat qui obtient la majorité des voix à l'issue du premier ou du second tour de scrutin est élu Président.

Le président est élu pour un mandat de deux ans renouvelable une fois, sous réserve de l'approbation du Comité directeur.

Vice-président

Les responsabilités du Vice-président sont les suivantes :

a) se concerter avec le Président sur leurs responsabilités énoncées au paragraphe 4.5.2 et fournir l'appui nécessaire, le cas échéant ; agir au nom du Président lorsque celui-ci n'est pas en mesure d'assumer ses responsabilités.

L'élection du Vice-président suit la même procédure que celle du Président définit aux paragraphes 4.5.3.

Secrétariat des réunions du Comité directeur

Le gestionnaire des programmes assume le rôle de secrétaire des réunions du Comité directeur, e n plus des responsabilités suivantes :

a) se concerter avec le Président pour déterminer le lieu et l'ordre du jour des réunions du Comité directeur ;
b) remplir toutes les tâches administratives relatives à l'organisation des réunions du Comité directeur (lieu, invitations ; services d'interprétation, etc.) ;
c) surveiller à ce que le quorum soit atteint pour les réunions ;

d) dresser et diffuser les procès-verbaux et la liste des questions découlant des réunions du Comité directeur ;

e) diffuser les documents et l'ordre du jour des réunions en temps voulu ;

f) tenir les dossiers liés à toutes les activités du Comité directeur ;

g) maintenir les dossiers des membres du Comité directeur ;

h) tenir une liste d'observateurs à inviter aux réunions u Comité directeurs et présenter cette liste au Président pour approbation avant chaque réunion.

4.6 **réunions**

Le Comité directeur tient deux réunions chaque année, de préférence aux mois de juillet et décembre. Les réunions ont lieu au siège de l'OACI ou dans un État africain. S'il le faut, les réunions extraordinaires peuvent être convoquées .

Le quorum du Comité directeur est atteint à la majorité simple, c'est-à-dire plus de la moitié des membres du Comité directeur présent à la réunion. Les décisions sont prises à la majorité simple des membres présents du Comité directeur.

Les délibérations des réunions du Comité directeur ont lieu en anglais et en français, avec interprétation simultanée financée par le budget-programme. Toute la documentation, notamment les notes de discussion et les procès-verbaux sont établis dans les deux langues.

Les réunions du Comité directeur se tiennent en présentiel, dans la mesure du possible. Le cas échéant, les réunions peuvent également se tenir virtuellement.

Les frais de participation aux réunions du Comité directeur sont supportés par les administrations des participants.

L'entité hôte des réunions du Comité directeur supportent les coûts liés au lieu et à tous les équipements nécessaires pour ala réunion. Les dépenses liées aux services de restauration sont également mises à sa charge.