ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

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

NEUVIÈME RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR

(28 juillet 2020)

Point 1.4 de l'ordre du jour

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

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE
La présente note de travail contient un rapport sur la révision de la Déclaration et des Cibles de Windhoek qui impliquait son alignement sur le Plan mondial de sûreté aérienne (GASeP). La note présente en outre l'état de la mise en œuvre des Cibles de Windhoek pour la sûreté de l'aviation et la facilitation par les États membres africains. Il met également en évidence les initiatives, les activités entreprises et le développement par le biais des mécanismes approuvés, par toutes les parties prenantes impliquées dans la sûreté de l'aviation et la facilitation sur le continent, afin de soutenir les États membres africains à mettre en œuvre les SARP de l'Annexe 17 et les dispositions relatives à la sécurité de l'Annexe 9.

1. INTRODUCTION

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

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

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

2. CONTEXTE

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

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

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

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

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

3. RÉVISION DE LA DÉCLARATION ET DES CIBLES DE WINDHOEK

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

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

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

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

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

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

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

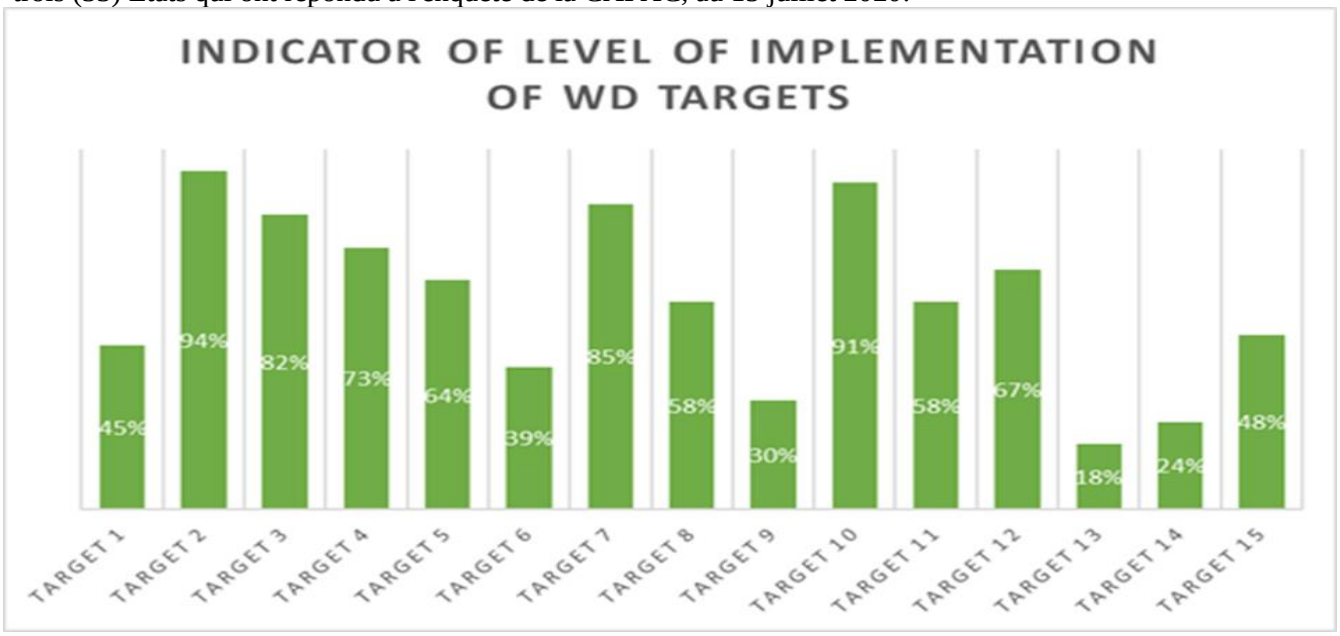
3.7 En outre, le Groupe de travail a élaboré une feuille de route parallèlement aux Cibles de Windhoek, qui vise à aider et à améliorer le niveau de mise en œuvre de ces cibles et leur suivi.

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Réalisé à 39%. Les missions dans les États ont associé la plupart des États n'ayant pas les capacités, les ressources et les systèmes (gestion et analyse des données) nécessaires pour effectuer une évaluation et/ou une gestion des risques de sécurité.
Quatre ateliers de gestion des risques ont été organisés en collaboration avec des organisations partenaires en 2019, et d'autres sont prévus à la demande de tous les actuers.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

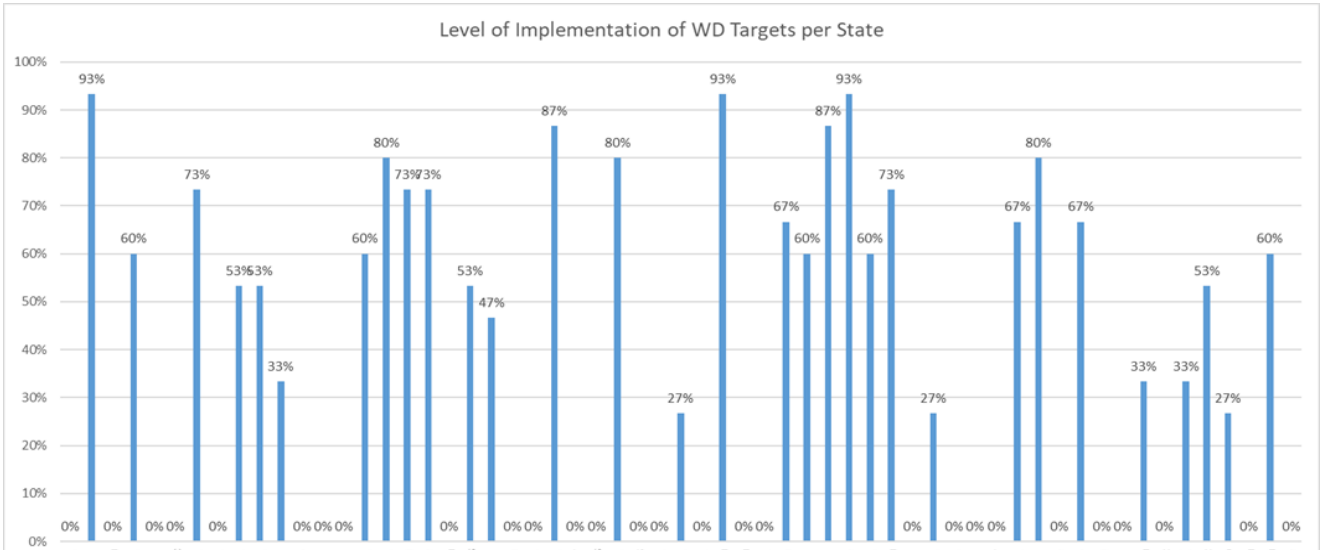
4.1.14 Objectif 14 : Tous les États introduisent dans leurs législations nationales respectives un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) conforme à la norme reconnue à l'échelle internationale (PAXLST) pour la transmission de RPCV d'ici la fin de 2020.

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

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

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

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



5. CONCLUSION

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

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

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

6. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

6.1 Le Comité directeur est invité à:

a) Prendre note du contenu de la présente note de travail et de ses annexes ainsi que de la documentation associée;

b) Examiner les amendements proposés à la Déclaration et aux Cibles de Windhoek révisés, pour les soumettre ensuite aux États membres afin qu'ils réfléchissent aux résultats de cette réunion et à leur approbation ultérieure par les organes de l'UA;

c) Prendre note des progrès réalisés dans la mise en œuvre des Cibles de Windhoek;

d) Exhorter les États membres africains à redoubler d'efforts et à fournir des informations actualisées sur les mesures prises pour atteindre les objectifs de la déclaration de Windhoek et les cibles fixées; et

e) Inviter les États membres africains à désigner leurs experts en sûreté aérienne respectivement dans le cadre du Programme de coopération d'experts (AFI-CES), et les États ayant besoin d'une assistance technique à profiter du Programme et à demander une assistance technique dans le cadre du Programme.