



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 14 : Programme d'assistance technique

Point 18 : Programme du soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)

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

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note expose les progrès accomplis dans l'exécution du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL) et de son programme de travail, depuis son lancement lors de la semaine de l'aviation AFI à Maputo (Mozambique) en mai 2015. Elle présente également un projet de résolution de l'Assemblée destiné à promouvoir la mise en œuvre dudit Plan.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- soutenir la poursuite de la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL ;
- adopter la résolution sur le *Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique*, présentée à l'Appendice A ;
- prier instamment les États de contribuer financièrement, en nature ou d'autres façons à la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2017-2019 ou provenant de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013) C-WP/14181 C-DEC 203/2 Document relatif au Plan AFI SECFAL Mandat du Comité de pilotage du Plan AFI SECFAL Rapports des trois réunions du Comité de pilotage du Plan AFI SECFAL

1. CONTEXTE

1.1 En Afrique, on recense encore des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, qu'il s'agisse d'attentats présumés, de tentatives ou d'actes réussis. Citons notamment ces derniers temps la destruction d'un transporteur aérien russe au-dessus de la péninsule du Sinaï, en Égypte ; l'explosion à bord d'un vol de la Daallo Airline entre la Somalie et Djibouti ; l'explosion dans la zone d'enregistrement d'un aéroport régional en Somalie ; et le détournement d'un transporteur aérien égyptien au cours d'un vol intérieur entre Alexandrie et le Caire. Ces événements, ajoutés aux résultats des activités du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI, montrent l'urgente nécessité pour les États africains d'améliorer de manière continue et efficace la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 — *Sûreté* et des dispositions ayant trait à la sûreté de l'Annexe 9 — *Facilitation* de la Convention de l'aviation civile internationale.

1.2 De nombreuses activités visant à renforcer la sûreté de l'aviation (AVSEC) et la facilitation (FAL) en Afrique ont été parrainées financées et mises en œuvre par différentes parties prenantes, incluant des États, des organisations sous-régionales, régionales et internationales, et l'industrie. Dans une large mesure, ces activités ont été qualifiées d'initiatives indépendantes centrées sur des éléments précis de la sûreté de l'aviation et de la facilitation. Un nombre croissant d'États, d'organisations et d'organismes d'assistance préconisaient des efforts coordonnés pour optimiser l'efficience et l'efficacité des initiatives de renforcement et d'assistance, dans un cadre stratégique commun de priorités et d'objectifs bien définis, sous l'égide de l'OACI.

1.3 L'Initiative pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (AFI SECFAL) a reçu un appui unanime des États à la Réunion AFI sur la sûreté de l'aviation, tenue à Dakar (Sénégal) le 28 mai 2014. Elle a par la suite été approuvée à la 24^e session plénière extraordinaire de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), qui s'est déroulée du 1^{er} au 4 juillet 2014 également à Dakar (Sénégal). Au cours de cette session, les États africains ont demandé à l'OACI de faire de cette initiative un programme de l'OACI.

1.4 À la deuxième séance de sa 203^e session, le 29 octobre 2014, le Conseil de l'OACI a approuvé l'Initiative AFI SECFAL en tant que programme de l'OACI et a demandé au Secrétaire général de rendre compte régulièrement de l'avancement de sa mise en œuvre. En conséquence, l'initiative a été renommée Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL).

2. ANALYSE

2.1 L'objectif premier du Plan AFI SECFAL est de renforcer durablement la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique. Son objectif secondaire du Plan est de coordonner et d'harmoniser les efforts de renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté de l'aviation (AVSEC) et de la facilitation (FAL) déployés par l'OACI, les États, les organisations régionales et internationales et les organisations gouvernementales et non gouvernementales, compte tenu des programmes de la Commission de l'Union africaine et des politiques de l'OACI, en appui à l'objectif général.

2.2 Les première et deuxième réunions du Comité de pilotage du Plan AFI SECFAL se sont tenues respectivement le 18 mai 2015 à Maputo (Mozambique) et le 27 novembre 2015 à Montréal (Canada). À sa troisième réunion, le 1^{er} juillet 2016 à Malabo (Guinée équatoriale), il a été convenu que les activités et le programme de travail de l'actuel Plan AFI SECFAL devaient être mis à jour de manière à prendre en compte la Déclaration de Windhoek et ses cibles (voir ci-dessous).

2.3 Le programme de travail de l'AFI SECFAL tient compte des livrables à court, moyen et long termes, avec l'objectif final de renforcer la capacité de prévenir les actes d'intervention illicites à l'encontre de l'aviation civile, tout en facilitant les mouvements efficaces de passagers et de marchandises par transport aérien et en augmentant les contrôles frontaliers.

2.4 Le Groupe régional du Plan AFI SECFAL (RASFG-AFI) a été établi en septembre 2015, comme indiqué dans le document relatif à ce plan, sous la direction de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), avec l'appui de l'OACI. Sa principale responsabilité est d'aider le Comité de pilotage à recenser et à formuler des réponses aux questions régionales de sûreté et de facilitation, à sensibiliser davantage les parties prenantes et à assurer le suivi des progrès accomplis dans la mise en œuvre du Plan.

2.5 Depuis le lancement du Plan, des efforts considérables ont été déployés pour promouvoir l'engagement politique nécessaire dans la Région AFI, en collaboration avec la CUA et la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC). À cet égard, une conférence ministérielle sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique, destinée à mieux faire connaître ce plan, à renforcer l'engagement politique général et à appuyer les États africains, les États donateurs, les organisations, l'industrie et les partenaires du développement, s'est tenue du 4 au 7 avril 2016 à Windhoek (Namibie).

2.6 La Conférence ministérielle a reconnu la nécessité d'adopter une approche structurée pour faire face aux carences et aux défis, et de réaffirmer l'engagement à améliorer le niveau de conformité aux normes et pratiques recommandées ayant trait à la sûreté de l'aviation et à la facilitation. La Conférence a aussi adopté la Déclaration de Windhoek sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique, ainsi que les cibles connexes (Appendice B — *Déclaration de Windhoek sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique* et Appendice C — *Cibles en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation en Afrique*) et a appelé à élaborer un plan d'action en vue de la mise en œuvre de la Déclaration et des cibles. Il a par ailleurs été convenu de transmettre rapidement les instruments adoptés par la Conférence aux organes de la Commission de l'Union africaine pour examen puis approbation par l'Assemblée des Chefs d'État et de Gouvernement de l'UA.

2.7 Compte tenu de l'importance du Plan AFI SECFAL dans le renforcement durable de la sûreté de l'aviation et de la facilitation en Afrique, un projet de résolution de l'Assemblée conçu pour promouvoir sa mise en œuvre est proposé à l'Appendice A.

2.8 Lors de l'examen du Plan AFI SECFAL à sa 205^e session, le Conseil a souligné qu'il pourrait être judicieux d'établir des programmes similaires dans d'autres régions de l'OACI. Il a aussi reconnu la nécessité, pour les bureaux régionaux de l'OACI, de collaborer avec les États et parties prenantes intéressées en vue de mettre en place des mécanismes efficaces permettant de relever les défis dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la facilitation.

2.9 En dépit des progrès accomplis jusqu'ici, le Plan AFI SECFAL rencontre encore des problèmes de financement. Les États, les partenaires de développement et l'industrie sont instamment priés d'apporter des contributions financières et/ou en nature pour permettre de poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre de ce plan ainsi que de son programme de travail et d'assurer la concrétisation des dispositions de la Déclaration de Windhoek et de ses cibles.

3. **CONCLUSION**

3.1 Bien que le Plan AFI SECFAL ait été établi récemment, des progrès considérables ont été accomplis dans la mise en œuvre de son programme de travail et les efforts visant à obtenir l'engagement politique des plus hautes instances en Afrique. Les États africains, les organisations régionales et internationales et les partenaires de l'industrie ont montré leur ferme volonté et leur appui indéfectible en ce qui concerne la mise en œuvre de ce plan. Le plus important toutefois, est que ce soutien et cet engagement politiques se traduisent en actions concrètes et tangibles.

APPENDICE A

PROJET DE RÉSOLUTION DE L'ASSEMBLÉE

A39-XX : Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique

L'Assemblée,

Considérant qu'il est essentiel d'accroître les efforts coordonnés sous la direction de l'OACI pour réduire les graves carences de sûreté de l'aviation et de la facilitation dans la Région Afrique-océan Indien (AFI) qui nuisent au fonctionnement et à la poursuite du développement,

Notant que le Conseil de l'OACI a pris des mesures pour faire face aux problèmes de sûreté de l'aviation et de facilitation par l'élaboration d'un Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté et la facilitation en Afrique (le Plan AFI SECFAL) comme programme de l'OACI,

Notant que des efforts considérables ont été déployés pour réaffirmer l'engagement politique en Afrique, en collaboration avec la Commission de l'Union africaine (CUA) et la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), que la Déclaration de Windhoek et des cibles spécifiques ont été adoptées par la Conférence ministérielle sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique, qui s'est tenue en avril 2016 à Windhoek (Namibie) et qu'elles seront présentées à l'Assemblée des Chefs d'État et de Gouvernement de l'Union africaine pour adoption,

Reconnaissant que de nombreux États contractants de la Région AFI pourraient ne pas disposer de ressources techniques ou financières suffisantes pour se conformer aux exigences de la Convention de Chicago et de ses Annexes et par conséquent comptent sur l'OACI, les partenaires de développement, l'industrie et d'autres parties prenantes pour obtenir expertise et assistance,

Reconnaissant la nécessité de coordonner, sous l'égide de l'OACI, les activités de toutes les parties prenantes prêtant assistance aux États de la région AFI,

Reconnaissant que l'OACI pourrait avoir besoin de ressources supplémentaires pour jouer efficacement son rôle de coordination,

Considérant la volonté de la communauté internationale d'aider la région AFI à s'engager concrètement et fermement, dans les plus brefs délais, en faveur du Plan AFI SECFAL,

1. *Prie instamment* les États membres de la région AFI de s'engager à réaliser les buts et les objectifs du Plan AFI SECFAL ;
2. *Encourage* les États membres de la région AFI à renforcer la coopération dans toute la région afin d'optimiser l'utilisation et le partage des ressources disponibles à travers des projets régionaux et sous-régionaux, dans tous les aspects de la sûreté de l'aviation et de la supervision de la facilitation ;

3. *Encourage* tous les États membres, les organismes de l'ONU (et plus particulièrement le PNUD, l'ONUDC, le Comité contre le terrorisme du Conseil de sécurité des Nations Unies, entre autres), l'industrie aéronautique, ainsi que les bailleurs de fonds et les autres donateurs à soutenir le Plan AFI SECFAL et à collaborer avec l'OACI pour sa mise en œuvre ;
4. *Charge* le Conseil de veiller à ce que l'OACI joue un rôle énergique de chef de file dans la coordination des activités, des initiatives et des stratégies de mise en œuvre visant expressément à réaliser les buts et les objectifs du Plan pour améliorer durablement la sûreté de l'aviation et la facilitation dans la région AFI et affecter des ressources en conséquence aux bureaux régionaux compétents ;
5. *Charge* le Conseil de mettre en œuvre le Plan AFI SECFAL en tenant compte des principes du plan d'activités, des pratiques de gestion des programmes et des ressources disponibles ;
6. *Charge* le Conseil de suivre et mesurer l'état de mise en œuvre dans la Région AFI tout au long du triennat et de rendre compte à la prochaine Assemblée des progrès accomplis.

APPENDICE B

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855
Website: www.africa-union.org

CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION
ET LA FACILITATION EN AFRIQUE

7 AVRIL 2016

WINDHOEK (RÉPUBLIQUE DE NAMIBIE)

**DÉCLARATION DE WINDHOEK SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION
ET LA FACILITATION EN AFRIQUE
7 AVRIL 2016**

Nous, Ministres africains chargés de la sûreté de l'aviation civile et de la facilitation, réunis à Windhoek (République de Namibie), le 7 avril 2016, à l'occasion de la Conférence sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique organisée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) sous les auspices de la Commission de l'Union africaine ;

Ayant présente à l'esprit la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944 ;

Ayant présent à l'esprit l'acte constitutif de l'Union africaine (UA) adopté à Lomé (Togo) le 11 juillet 2000, en particulier ses articles 14, 15 et 16, qui confie à la Commission de l'Union africaine le rôle de coordination des secteurs du transport, de la communication et du tourisme ;

Tenant compte du Traité instituant la Communauté économique africaine, signé à Abuja (Nigéria), en juin 1991 ;

Tenant compte de la Convention de l'Organisation de l'Unité africaine sur la prévention et la lutte contre le terrorisme adoptée à Alger (Algérie) le 14 juillet 1991 et entrée en vigueur le 6 décembre 2012, qui définit les conditions requises pour la création, par la Commission de l'Union africaine, d'un cadre de réponse complète et efficace aux menaces en constante évolution qui pèsent sur le continent, notamment le secteur de l'aviation civile ;

Tenant compte du Programme d'action 2063 de l'Union africaine qui appelle notamment à mettre en œuvre la Décision de Yamoussoukro en vue de la création d'un marché africain unique du transport aérien, à adopter un passeport africain délivré par les pays africains, en tirant parti de l'évolution vers les passeports électroniques à l'échelle mondiale, et à abolir l'exigence de visa pour tous les ressortissants africains dans tous les pays d'Afrique à l'horizon 2018 ;

Ayant présente à l'esprit la troisième Conférence des ministres africains en charge du transport aérien de l'UA tenue à Addis-Abeba (Éthiopie) du 7 au 11 mai 2007, sur le thème « Créer un espace aérien unique, sécuritaire et sûr pour le développement et l'intégration de l'Afrique », qui a adopté la Déclaration sur la sûreté de l'aviation en Afrique qui a été approuvée par la suite par l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA à Accra (Ghana), le 29 juin 2007, en vertu de la décision EX.CL/Dec.359 (XI), et complétée par une politique spécifique figurant dans la Politique africaine de l'aviation civile adoptée par la deuxième Conférence des ministres africains chargés des transports, qui s'est tenue sur le thème « Renforcer le secteur des transports pour stimuler l'intégration économique de l'Afrique » approuvée par l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA en vertu de la décision EX.CL/Dec.682 (XX) ;

Tenant compte des liens étroits entre les objectifs stratégiques de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et l'Agenda 2030 des Nations Unies sur le développement durable, notamment dans la reconnaissance que l'aviation sûre et sécuritaire, ainsi que la connectivité mondiale contribuent fortement au développement socio-économique.

Ayant présente à l'esprit la troisième Conférence des ministres africains en charge du transport aérien de l'UA tenue à Addis-Abeba (Éthiopie) du 7 au 11 mai 2007, qui a adopté la Déclaration sur la sûreté de l'aviation en Afrique qui a été approuvée par la suite par l'Assemblée de l'UA en juin 2007 ;

Ayant présente à l'esprit la Déclaration d'Abuja sur la sûreté de l'aviation civile en Afrique adoptée le 13 avril 2010 par les ministres en charge de la sûreté de l'aviation ainsi que des organisations régionales et internationales, dans laquelle ils affirment leur engagement à prévenir toutes les formes d'interventions illicites contre l'aviation civile, en s'attachant particulièrement à contrer les menaces terroristes visant l'aviation civile ;

Tenant compte de la Conférence régionale sur la sûreté de l'aviation tenue à Dakar (Sénégal) les 17 et 18 octobre 2011, au cours de laquelle les États africains ont salué le rôle de chef de file de l'OACI et décidé d'intensifier leur coopération afin de renforcer la sûreté de l'aviation ;

Ayant présents à l'esprit la Politique africaine de l'aviation civile adoptée par la deuxième Conférence des ministres africains chargés des transports de l'UA à Luanda (Angola), le 25 novembre 2011, ainsi que les stratégies et les engagements contenus dans la Déclaration, qui ont par la suite été approuvés par l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement à Addis-Abeba le 27 janvier 2012 ;

Tenant compte de la réunion des ministres africains chargés des transports, tenue à Luanda (Angola) du 21 au 25 novembre 2011, au cours de laquelle les ministres ont examiné la question de la sûreté de l'aviation et se sont accordés sur plusieurs autres questions, notamment la nécessité de créer un groupe régional de sûreté de l'aviation et d'établir au Centre africain d'études et de recherche sur le terrorisme une unité de recherche antiterroriste chargée de coordonner la mise en œuvre de la Déclaration et de la feuille de route d'Abuja ;

Tenant compte de la nouvelle constitution de la CAFAC, une agence spécialisée de l'Union africaine, qui est entrée provisoirement en vigueur le 11 mai 2010 ;

Ayant présent à l'esprit le rôle du Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) en tant que cadre pour le développement de l'Afrique ;

Tenant compte des résolutions suivantes du Conseil de sécurité : 1373 (2001) *sur la menace à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes*, 1624 (2005) *sur les menaces à la paix et à la sécurité internationales*, et 2178 (2014) *sur les menaces à la paix et à la sécurité internationales imputables aux combattants terroristes étrangers* ;

Ayant présents à l'esprit les divers programmes, objectifs et buts actuels de l'OACI dans le cadre de sa campagne Aucun pays laissé de côté (NCLB) ;

Considérant que le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL) a été soutenu à l'unanimité par les États à la réunion sur la sûreté de l'aviation de l'AFI tenue à Dakar (Sénégal), le 28 mai 2014, entériné par la CAFAC lors de sa 24^e session plénière extraordinaire tenue du 1^{er} au 4 juillet 2014 à Dakar (Sénégal), et approuvé par le Conseil de l'OACI comme programme de l'OACI à sa 203^e session le 29 octobre 2014 ;

Considérant l'importance de la sûreté de l'aviation et de la facilitation dans le développement de l'industrie du transport dans le monde et leur impact sur le développement économique national, en particulier en Afrique ;

Considérant l'impérieuse nécessité d'améliorer continuellement la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique, et la nécessité de trouver d'urgence des solutions immédiates et durables aux faiblesses de la sûreté de l'aviation ;

Félicitant l'OACI pour son assistance technique continue à l'Afrique, y compris la mise en place du Plan AFI SECFAL et l'appui accordé à la CAFAC dans la création du Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation (RASFG-AFI) ;

Ayant examiné le rapport des experts qui se sont réunis à Windhoek (Namibie) du 4 au 6 avril 2016.

Préoccupés par

- Les récentes attaques terroristes visant l'aviation civile ;
- Les obstacles à surmonter pour protéger l'aviation civile internationale dans un environnement difficile en matière de sûreté ;
- Les pouvoirs de coercition inadéquats accordés à l'autorité appropriée désignée pour la supervision de la sûreté de l'aviation ;
- Les ressources financières inadéquates allouées à l'élaboration et à la mise en œuvre efficaces de la législation de base et des règlements relatifs à la sûreté de l'aviation et à la facilitation ;
- L'absence de capacités et de compétences nationales pour faire face à la précarité de l'environnement de sûreté, au problème des zones de conflit, aux menaces nouvelles et émergentes, y compris les menaces internes, et aux activités d'insurgés et de groupes criminels transnationaux ;
- Les niveaux inadéquats de mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation, du respect des SARP de l'OACI ayant trait aux Annexes 17 et 9, et de mise en œuvre des plans d'action correctrice des États ;
- L'absence de programmes nationaux efficaces : Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP), Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP), Programme national de gestion de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NCASQCP) et Programme national de facilitation du transport aérien (NATFP) ;
- L'absence de comités nationaux de sûreté de l'aviation et de facilitation du transport aérien fonctionnels et les obstacles à la création d'un mécanisme national de coordination pour la facilitation ;
- L'absence d'une culture de sûreté et de facilitation ;
- Le nombre insuffisant de professionnels de la sûreté de l'aviation compétents/qualifiés ;
- Le faible niveau de participation des États au Répertoire de clés publiques (RCP) ;
- Les obstacles à l'harmonisation et à l'intensification des efforts d'assistance et du renforcement des capacités ;
- Les orientations et la formation insuffisantes pour la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;

- Les systèmes et les outils insuffisants de lecture et de vérification efficaces et sécurisées des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) aux frontières, y compris l'utilisation du Répertoire de clés publiques (RCP) et de la base de données des documents de voyage perdus ou volés (SLTD) d'Interpol ;

- La lenteur dans la mise en œuvre des exigences de la résolution 2178 (2014) du Conseil de sécurité en ce qui concerne le contrôle aux frontières et la sûreté de l'aviation, y compris l'utilisation de l'information préalable sur les voyageurs (IPV) ; et

Rappelant :

1. L'importance du transport aérien dans le développement économique du continent, en particulier l'augmentation connexe des interactions entre les personnes et la création de richesse découlant des diverses formes d'échanges ainsi facilitées ;

2. Le rôle de l'OACI dans la promotion du développement de l'aviation civile internationale ;

Réaffirmant :

1. L'urgente nécessité de mettre en œuvre des stratégies nationales, régionales et continentales sur la sûreté de l'aviation et la facilitation sur le continent en vue de promouvoir le transport aérien comme mode de transport renforçant le développement et l'intégration de l'Afrique ;

2. La nécessité d'appliquer pleinement le mémorandum de coopération entre la Commission de l'Union africaine, la CAFAC et l'OACI ;

Accueillant avec satisfaction les diverses initiatives des organisations du secteur sur le continent et celles des communautés économiques régionales et des partenaires ;

Nous engageons à :

1. Garantir l'engagement politique aux échelons nationaux, régionaux et continentaux en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation ;

2. Respecter les obligations de nos États ayant trait à la sûreté de l'aviation et à la facilitation dans le cadre de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), et notamment à veiller à la supervision efficace de la sûreté de l'aviation ;

3. Veiller à la mise en œuvre des objectifs de politique, des engagements, des règlements et des stratégies ayant trait à la sûreté de l'aviation et à la facilitation adoptés dans le cadre de la CAFAC ;

4. Veiller à ce que la sûreté de l'aviation soit dûment prise en compte dans les plans nationaux de développement des États ;

5. Accélérer la création et le renforcement d'autorités appropriées ayant une indépendance suffisante pour ce qui est de la supervision réglementaire de la sûreté de l'aviation ;

6. Garantir des financements viables et d'autres ressources en vue de la supervision efficace de la sûreté de l'aviation et de la mise en œuvre de cette sûreté et des mesures connexes ;

7. Veiller à la mise en œuvre des dispositions des Annexes 9 et 17 relatives à l'établissement de Comités nationaux de la sécurité de l'aviation civile (NCASC) et de Comités nationaux de facilitation du transport aérien (NATFC) ;
8. Veiller au développement de programmes nationaux viables dans les États, notamment : Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP), Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP), Programme national de gestion de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NCASQCP) et Programme national de facilitation du transport aérien (NATFP) ;
9. Appuyer la mise en œuvre efficace de la Stratégie d'assistance à la sûreté aérienne et de renforcement des capacités de l'OACI ainsi que du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL) ;
10. Veiller à la résolution en temps voulu des préoccupations significatives de sûreté (SSeC) et des faiblesses déterminées par la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA) et à l'augmentation progressive du taux de mise en œuvre effective (EI) des huit éléments cruciaux OACI de la supervision de la sûreté de l'aviation au moins jusqu'à la moyenne mondiale ;
11. Promouvoir la mise en place d'options en libre-service aux aéroports pour accélérer l'acheminement des passagers afin d'éviter les foules dans les zones vulnérables ;
12. Veiller à la mise en place effective des exigences de la résolution 2178 (2014) du Conseil de sécurité en ce qui concerne le contrôle aux frontières et la sûreté de l'aviation, y compris l'utilisation de l'information préalable sur les voyageurs (IPV) ;
13. Veiller à inclure dans le Plan AFI SECFAL la base de données d'Interpol sur les documents de voyage perdus ou volés (SLTD) ;
14. Appuyer et encourager l'extension du système mondial de communication sécurisée d'Interpol (I-24/7) au-delà du Bureau central national (BCN) et, ce qui est encore plus important, aux points de contrôle aux frontières pour l'accès et l'utilisation efficace de la base de données SLTD ;
15. Assurer la coordination avec les autorités compétentes pour retirer de la circulation tous les passeports non lisibles à la machine ;
16. Accroître l'utilisation effective du réseau de points de contact (PoC) de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation en vue du partage de l'information en temps réel ;
17. Veiller à assurer la disponibilité et la rétention d'un nombre suffisant de professionnels compétents/qualifiés de la sûreté de l'aviation et de la facilitation ;
18. Mettre des ressources à la disposition de la CAFAC pour lui permettre de jouer efficacement ses rôles en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation ;
19. Coordonner avec les autorités compétentes pour mener des évaluations de risque sur les menaces visant l'aviation civile ;
20. Coopérer et collaborer sur les plans régional et bilatéral en vue de partager l'information et de fournir de l'assistance technique.
21. Promouvoir la coopération sous-régionale dans le domaine de la formation en sûreté de l'aviation et en facilitation.

Décidons :

1. D'adopter les objectifs en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation figurant en annexe à la présente déclaration et d'assurer la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL de l'OACI visant à renforcer la sûreté de l'aviation et la facilitation de manière durable ;
2. De charger le secrétariat de la CAFAC d'établir des mécanismes efficaces de suivi et d'établissement de rapports dans le cadre de la présente Déclaration ;
3. De prendre les mesures nécessaires pour ratifier toutes les conventions internationales sur la sûreté de l'aviation et la facilitation ;
4. D'assurer une participation active de tous les ministres concernés aux réunions de niveau sur la sûreté de l'aviation et la facilitation ; et
5. D'assurer une participation effective à tous les événements de l'OACI et de la CAFAC visant à promouvoir la sûreté de l'aviation et la facilitation ;

Appelons solennellement l'OACI, la Commission économique pour l'Afrique (CEA), la Banque africaine de développement (BAD), la Banque mondiale (BM) et tous les partenaires et organismes de développement de l'aviation civile à soutenir les programmes de sûreté de l'aviation et de facilitation de l'UA ;

Engageons instamment les États africains et les communautés économiques régionales à renforcer la coopération dans le sous-secteur du transport aérien ;

Engageons instamment les États qui fabriquent les matériels et les logiciels de facilitation et de sûreté de l'aviation à éliminer toutes les restrictions à la vente et à l'exportation de ces matériels et logiciels afin de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ;

Appelons les États africains à fournir des ressources et à soutenir la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL de l'OACI ;

Prions la Commission de l'UA de soumettre la présente déclaration à la prochaine Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA pour approbation.

Faite et adoptée à Windhoek (République de Namibie), le 7 avril 2016.

APPENDICE C



CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET LA FACILITATION EN AFRIQUE

WINDHOEK (NAMIBIE), 4 – 7 AVRIL 2016

CIBLES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION ET DE FACILITATION EN AFRIQUE

L'amélioration progressive tant du niveau de mise en œuvre effective (EI) des éléments cruciaux des systèmes de supervision de la sûreté de l'aviation des États en appliquant les normes et pratiques recommandées applicables de l'OACI, que de la facilitation des voyages en mettant en œuvre les décisions de l'Union africaine et les politiques et recommandations de l'OACI, est essentielle au développement du transport aérien et à la croissance économique. Aussi est-elle nécessaire pour veiller à ce que :

1. le niveau minimal de la moyenne mondiale de mise en œuvre effective des éléments cruciaux soit atteint par au moins 50 % des États africains d'ici 2017, par 75 % d'entre eux d'ici 2020 et par l'ensemble de ces États d'ici la fin de 2023 ;
2. des mesures appropriées soient prises immédiatement et en priorité pour répondre à toutes les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) existantes de la région, et que toute nouvelle SSeC soit résolue dans un délai de 3 mois ;
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 ;
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) ;

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 ;
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 ;
7. tous les États aient adhéré au réseau OACI de points de contact en sûreté de l'aviation (PoC) d'ici la fin de 2017 ;
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 ;
9. tous les États aient acquis des capacités durables de formation en sûreté de l'aviation et de facilitation d'ici la fin de 2023 ; il peut s'agir notamment d'adapter les cours existants aux besoins locaux, d'élaborer des programmes de formation en matière d'apprentissage mixte et en ligne, et de former des concepteurs de cours ;
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 ;
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 ;
12. 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 ;
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 ;
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 ;
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.