



ASSEMBLÉE — 41^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 24 : Programme d'assistance technique

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 la mise en œuvre 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 des travaux depuis la 40^e session de l'Assemblée en 2019. Elle appuie également la résolution A40-23 de l'Assemblée qui vise 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 ;
- prier instamment les États et les organisations internationales de contribuer financièrement, en nature ou de toute autre manière à la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL ;
- appuyer la prolongation de la durée 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).

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique — <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités dont il est question dans la présente note seront entreprises sous réserve de la disponibilité de ressources dans le Fonds du Plan AFI SECFAL et dans le budget ordinaire de 2023-2025, et de contributions extrabudgétaires.
<i>Références :</i>	Doc 10140, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2019) Document et programme des travaux du Plan AFI SECFAL Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) Déclaration ministérielle de Windhoek et cibles révisées en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation en Afrique Rapports des réunions du Comité directeur du Plan AFI SECFAL

1. CONTEXTE

1.1 Les menaces contre l'aviation civile sont toujours présentes et continuent à évoluer, comme en témoignent les activités terroristes dans la région africaine et dans le monde entier. Bien que la pandémie de COVID-19 a considérablement affecté les activités du transport aérien et les voyages, les menaces persistent et certaines nouvelles et émergentes ont même vu le jour, telles que les atteintes contre la cybersécurité, la sûreté côté ville et la menace interne, qui nécessitent une approche coordonnée et cohérente pour en atténuer les conséquences. Le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL) est un programme de l'OACI qui vise à aider les États africains à renforcer la sûreté de l'aviation et la facilitation, à coordonner et aligner les initiatives de renforcement des capacités et à remédier durablement aux carences systémiques en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation.

1.2 Les résultats du Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) font état de progrès importants au cours du dernier triennat afin de hausser le niveau de mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, mais il faut redoubler d'efforts pour atteindre les cibles fixées dans le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASep) et les plans régionaux connexes. Les activités de validation de l'USAP-CMA ont également subi les effets négatifs des circonstances résultant de la pandémie.

1.3 Depuis que le Plan AFI SECFAL a été créé en 2015, sa mise en œuvre repose sur un programme des travaux en trois phases (à court, moyen et long terme) approuvé par le Comité directeur. Malgré l'impact de la pandémie de COVID-19 sur certaines activités du programme des travaux, l'actualisation des résultats attendus de la phase à moyen terme, qui s'est achevée le 31 décembre 2020, a été largement réalisée, ce qui a eu des effets positifs sur la mise en œuvre effective des systèmes nationaux de supervision de la sûreté de l'aviation, de même que sur la conformité aux SARP de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et aux dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* ayant trait à la sûreté.

2. ANALYSE

2.1 Depuis son lancement à Maputo (Mozambique), en 2015, le Plan a fait des progrès considérables sous la houlette du Comité directeur, avec le concours du Secrétariat de l'OACI. La onzième réunion du Comité directeur du Plan, qui s'est tenue à Abuja (Nigéria) le 17 mai 2022, a examiné les rapports d'activité relatifs aux décisions de la dixième réunion de juillet 2021, les activités du Groupe régional de sûreté et de facilitation de l'aviation (RASFALG-AFI), ainsi que l'état d'avancement de la mise en œuvre de la Déclaration de Windhoek et de ses cibles, et a approuvé le programme des travaux 2022 du Plan. Le programme des travaux du Plan s'articule autour des objectifs de la phase à long terme qui se termine en 2023.

2.2 Pour continuer d'assurer des initiatives d'assistance et de soutien à l'appui des États de la région AFI, conformément aux objectifs du Plan, le Comité directeur a encouragé les États donateurs à renforcer les contributions volontaires, tant en nature que financières, y compris la mise à disposition d'experts, la formation et l'assistance ciblée. Le Comité directeur a approuvé la prolongation du programme du Plan AFI SECFAL au-delà de la phase actuelle jusqu'en 2030.

2.3 Les phases à court et moyen terme du Plan, qui se sont achevées le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2020, respectivement, ont largement permis d'atteindre les objectifs et les résultats attendus malgré certaines difficultés, dont les défis posés par la pandémie de COVID-19 et ses restrictions

en 2020, entre autres ; ces réalisations ont néanmoins jeté des bases solides pour la phase à long terme (2021-2023).

2.4 La coopération, la collaboration et la coordination entre les organisations internationales et régionales telles que la Commission de l'Union africaine (CUA), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) des Nations Unies, l'Union européenne (UE), l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL), le Conseil international des aéroports (ACI), l'Association du transport aérien international (IATA), etc., ont été primordiales pour l'exécution du programme des travaux destiné à remédier aux carences, éliminer le dédoublement des efforts et utiliser les ressources de façon optimale afin de mener des activités d'assistance plus efficaces.

2.5 Le programme des travaux du Plan AFI SECFAL a été aligné sur la Déclaration de Windhoek et ses cibles, révisées et entérinées par l'Union africaine (UA) en mai 2021, ainsi que sur la Feuille de route pour la sûreté de l'aviation en Afrique et au Moyen-Orient et le GASeP, afin de renforcer l'engagement politique et d'exploiter les synergies dans le but d'aider les États à se conformer aux SARP pertinentes de l'OACI.

2.6 Parmi les autres importants jalons atteints au cours du dernier triennat, mentionnons la création de capacités et de compétences techniques, l'exécution de projets propres à des États approuvés par le Comité directeur, le relèvement du niveau de mise en œuvre effective des éléments critiques des systèmes nationaux de supervision de la sûreté de l'aviation et une conformité accrue aux dispositions pertinentes de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*. Ces réalisations ont été possibles grâce à l'harmonisation des processus, au repérage des talents et à la présence d'experts dans le cadre du Programme de collaboration des experts en matière de sûreté et de facilitation (AFI-CES) de la région AFI de la CAFAC, au partage de ressources et à l'échange d'informations, et à l'adoption d'innovations technologiques et de meilleures pratiques. Le Programme AFI-CES a été établi pour mettre un bassin d'experts à disposition de la région en vue d'appuyer l'exécution des activités du programme des travaux du Plan AFI SECFAL et la mise en œuvre de projets propres aux États.

2.7 Conformément au document du Plan AFI SECFAL, le Groupe régional de sûreté et de facilitation de l'aviation poursuit son appui technique au Comité directeur, par le truchement de la CAFAC. De plus, le renforcement des capacités des professionnels de la sûreté de l'aviation et de la facilitation et la promotion de l'initiative sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) suivent leur cours en collaboration avec les États, la CAFAC et d'autres partenaires.

2.8 Tout au long de la période visée, le Secrétaire général de l'OACI et le Président du Comité directeur ont régulièrement fourni des rapports d'avancement au Conseil faisant état des réalisations, des difficultés et des initiatives, y compris les activités mises en place pour appuyer les États pendant la pandémie de COVID-19. Cinq projets prioritaires propres à des États ont été lancés, selon les besoins des États, la priorité étant accordée à la résolution de préoccupations significatives de sûreté (SSeC), la prévention de nouvelles SSeC et le relèvement du niveau de mise en œuvre effective au sein des États. Le Plan AFI SECFAL soutient la Commission de l'Union africaine et les États de la région AFI dans la conception du passeport électronique africain, en vue de réaliser l'objectif de permettre la libre circulation des personnes dans le cadre du programme de la Commission à l'horizon 2063.

2.9 S'agissant de la mise en œuvre effective des éléments cruciaux, des progrès constants ont été réalisés pour atteindre la cible du GASeP selon laquelle 80 % des États africains devaient afficher un taux moyen de mise en œuvre effective de 65 % en 2020. La moyenne générale des États africains est passée de 53,06 % en 2015 (l'année de la création du Plan) à 61,90 % en décembre 2021. Cependant,

il est difficile d'analyser ces améliorations en raison du faible nombre d'activités de validation USAP-CMA exécutées pour vérifier les progrès des États, une situation qui a été aggravée par les restrictions aux voyages suscitées par la pandémie de COVID-19. Une intensification des activités de validation USAP-CMA hors site (sur pièces) et sur place devrait fournir une indication plus précise des efforts consentis par les États et éclairer le Plan AFI SECFAL et d'autres interventions pertinentes en la matière. Bien que le Plan AFI SECFAL ait contribué à l'amélioration de la mise en œuvre effective des éléments cruciaux des systèmes de supervision de la sûreté de l'aviation des États africains, de sérieux obstacles à la réalisation des cibles régionales et de celles du GASep persistent en ce qui concerne la disponibilité de personnel qualifié de sûreté de l'aviation, l'inadéquation des infrastructures, les ressources financières, et la fermeté de l'engagement des États. Des détails sont mis en évidence en appendice.

2.10 Le Plan AFI SECFAL a appuyé diverses activités destinées à mieux faire connaître les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*, pour en accroître la conformité. À cet égard, l'OACI a parrainé des cours sur la facilitation en langues arabe, anglaise et française, qui ont été dispensés à plus de 500 participants de tous les États d'Afrique. La priorité a également été accordée à sensibiliser davantage à la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) et à accroître sa mise en œuvre, en particulier les exigences relatives aux renseignements préalables concernant les passagers (API) et les dossiers passagers (PNR), ce qui a eu pour effet d'accroître la participation au Répertoire de clés publiques de l'OACI (RCP), le nombre de membres de la région AFI passant ainsi de trois en 2015 à 15 en octobre 2021.

2.11 À la suite de la pandémie de COVID-19, le Plan continue d'appuyer la relance de l'aviation en coordonnant des activités prioritaires financées par un fonds spécial de 553 000 CAD autorisé par le Secrétaire général sur les crédits reportés du budget ordinaire. Néanmoins, le processus de relance en Afrique implique un partage des responsabilités afin de résoudre des difficultés et des carences inhérentes sans précédent. D'importantes ressources financières et humaines seront aussi nécessaires, tout comme l'engagement politique renforcé des États ainsi qu'une concertation entre les États, l'OACI et les partenaires pour créer, partager et mettre à profit les synergies et les ressources requises.

2.12 La reprise après la pandémie, y compris une reconstruction durable, est un aspect critique qui a une influence prépondérante sur les priorités pour 2022 et au-delà. Le Plan AFI SECFAL continuera de soutenir la mise en œuvre des recommandations du rapport de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) et du document *Paré au décollage – Orientations relatives aux voyages aériens dans le contexte de la crise sanitaire liée à la COVID-19* relatives à la sûreté de l'aviation et à la facilitation. Les recommandations visant la relance en Afrique de l'Équipe spéciale de haut niveau sur la COVID-19 (HLTF) de l'UA appuient le relèvement du niveau de mise en œuvre effective des éléments cruciaux pour réaliser les objectifs du Plan AFI SECFAL et les cibles de la Déclaration de Windhoek, en phase avec le GASep. L'achèvement de projets propres aux États et le lancement de nouvelles activités pour éliminer les causes profondes de carences persistantes constatées dans les résultats des analyses USAP-CMA sont une composante clé des activités du Plan et une priorité.

3. CONCLUSION

3.1 Malgré les défis décrits ci-dessus, le Plan AFI SECFAL a progressivement atteint la maturité nécessaire pour réaliser son objectif d'appuyer l'augmentation durable du niveau de mise en œuvre effective des éléments cruciaux des systèmes de supervision de la sûreté des États africains et une meilleure conformité aux dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et de l'Annexe 9 — *Facilitation*. Pendant la pandémie de COVID-19, les activités d'assistance virtuelles et à distance ont été

déployées en priorité pour fournir un soutien constant aux États dans leurs efforts visant à assurer la supervision et à guider les processus de relance. La promotion d'une culture de la sûreté, l'exécution de projets propres à des États, la conformité aux dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*, le plaidoyer en faveur de la stratégie TRIP de l'OACI – dont la mise en œuvre de l'API et des PNR, et la participation au RCP de l'OACI — ont été les axes d'intervention prioritaires au cours du dernier triennat.

3.2 Tout au long de la mise en œuvre du programme des travaux du Plan AFI SECFAL, l'accent est mis sur l'alignement constant sur le GASeP et les cibles de Windhoek. La mobilisation accrue de ressources, l'établissement d'un mécanisme de financement durable pour le Plan, l'adoption d'innovations technologiques et d'outils des technologies de l'information et de la communication (TIC), le recours à des experts disponibles en Afrique, le renforcement de l'efficacité et l'élimination du double emploi dans les activités d'assistance, la coopération et la collaboration régionales accrues et le plaidoyer pour mener davantage d'activités de validation afin de mesurer le succès du Plan sont autant de domaines clés sur lesquels se portent les efforts. La prolongation de la durée du Plan AFI SECFAL de 2024 à 2030 assortie d'un financement adéquat, conformément à la Feuille de route du GASeP, est donc essentielle pour préserver le développement et le renforcement coordonnés de la sûreté de l'aviation et de la facilitation en Afrique.

APPENDIX

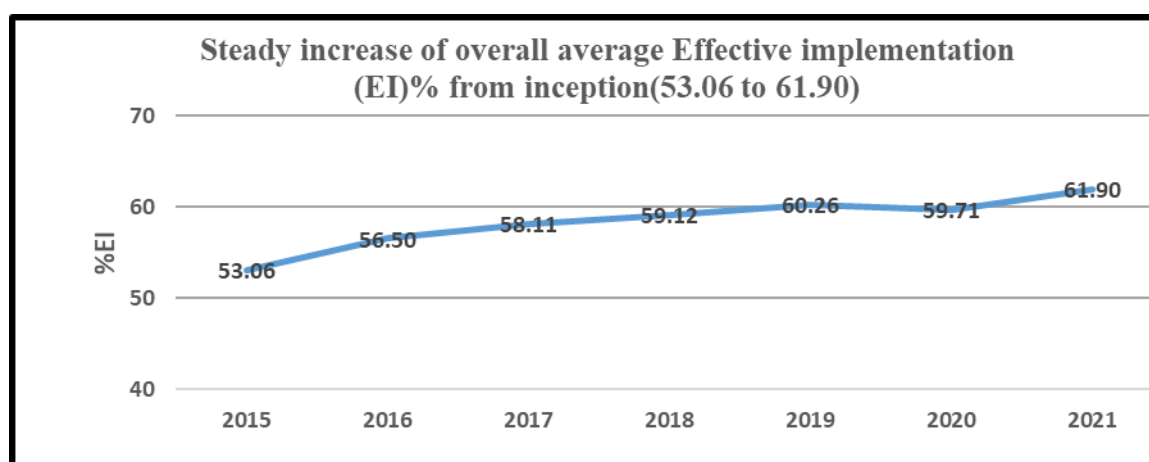
AFI SECFAL PLAN PROGRESS AND ACHIEVEMENTS FROM 2015-2022

This appendix highlights the details of the progress and achievements delivered by the AFI SECFAL Plan since inception in 2015. The effects and impact of the COVID-19 pandemic hindered the progress of the Mid Term phase of the Plan (2018-2020).

Figure 1. Performance status – Effective Implementation (EI) of Security oversight systems

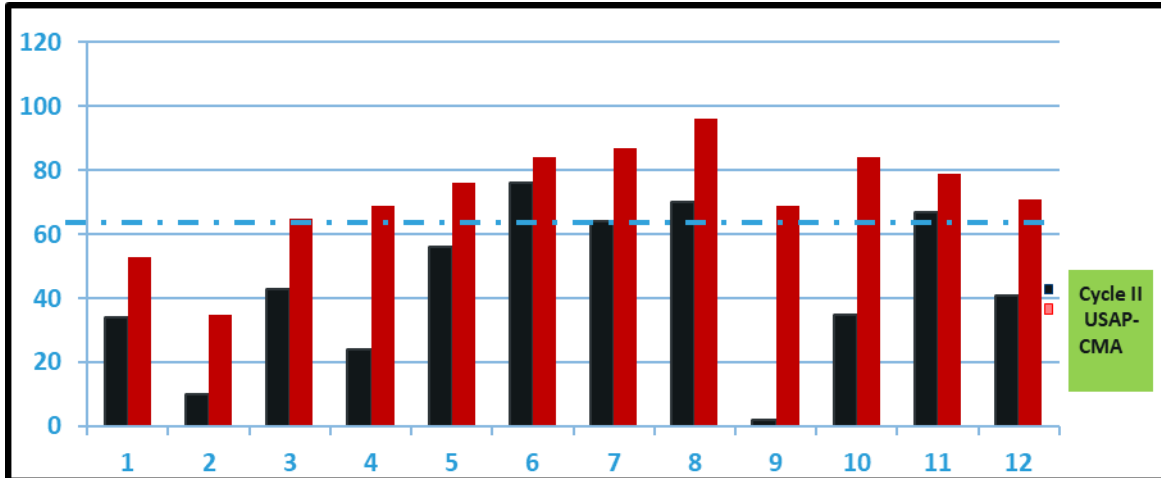
PERIOD	KEY PERFORMANCE INDICATOR	ACHIEVEMENT	PERFORMANCE
SHORT TERM (2015-2017)	At least 35% of States in the African region achieve at least a 65% EI of the CEs	44.4% of States met Target (126.8%)	Target was fully achieved by 126.8%
MID TERM (2018-2020)	At least 80% of States in the African region achieve at least a 65% EI of the CEs by 2020	54.90% of States met Target (68.6%)	Level achieved 68.6% of target. Limited number of USAP-CMA activities and COVID-19 pandemic restrictions prevented validation audits
LONG TERM (2021-2023)	90% of States in the region reach above 80% EI of the CEs	19.61% of States have so far met Target	Attainment of the target will depend on States performance and USAP-CMA activities

Figure 2. Status of EI 2015-2022 – Cycle II and USAP CMA results¹

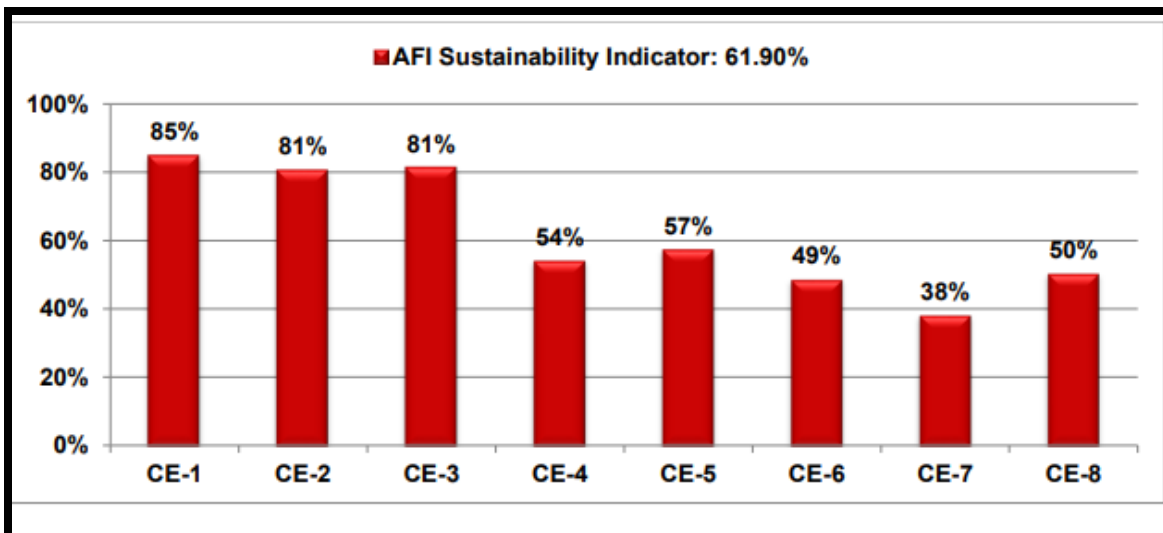


¹ i) 34 States audited under USAP-CMA (with most of these audits undertaken since the Plan inception) with an average EI of 66.2%. This score is above the GAsEP and Windhoek target. One of the States assisted by AFI SECFAL Plan improved from below 2% to above 60%; ii) The low rate of USAP-CMA activity and limited number of audits due to COVID-19 pandemic and related restrictions resulted in a slow progression of the EI elevation.

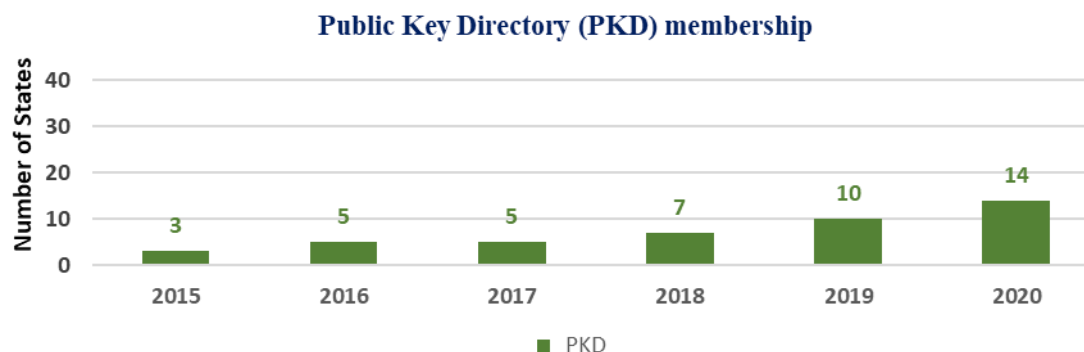
Figure 3. 12 States with an above 20% increase in EI performance



**Figure 4. Sustainability Indicator for AFI Region² (at 31 December 2021)
 (Effective Implementation of Critical Elements)**



² Sustainability Indicator is the average Effective Implementation (EI) of the eight Critical Elements (CE) of a State aviation security oversight system. The EI of a CE is defined as the number of satisfactory Protocol Questions (PQ) divided by the total number of applicable PQs related to that CE (CE-1 Primary Aviation Security Legislation; CE-2 Aviation Security Programmes & Regulations; CE-3 State Appropriate Authority for Aviation Security & its Responsibilities; CE-4 Personnel Qualifications & Training; CE-5 Provision of Technical Guidance, Tools & Security-critical Information; CE-6 Certification & Approval Obligations; CE-7 Quality Control Obligations; CE-8 Resolution of Security Concerns).

Figure 5. Increased membership of the ICAO Public Key Directory (PKD) from 2015 to 2020**Figure 6. AFI SECFAL Plan priorities**

AFI SECFAL Plan priorities in accordance with the Long Term Phase objectives (2020-2023) and the GAsEP Roadmap
<ul style="list-style-type: none"> • By 2023, 90% of AFI States reach above 80% EI of the CEs (GAsEP aspirational global target)
<ul style="list-style-type: none"> • Resolve and prevent potential Significant Security Concerns (SSeCs)
<ul style="list-style-type: none"> • Security Council Resolution 2309 (2016), ICAO TRIP Strategy (API/PNR/PKD)
<ul style="list-style-type: none"> • Application of better technological solutions and innovative techniques
<ul style="list-style-type: none"> • Windhoek Targets as revised and aligned with the GAsEP
<ul style="list-style-type: none"> • Initiation of new State specific projects to address the persistent weak areas of CEs 4, 5, 6, 7 & 8
<ul style="list-style-type: none"> • Enhanced advocacy for political commitment, the inclusion of aviation security as a priority in national development plans, improvement of civil aviation infrastructure
<ul style="list-style-type: none"> • By 2030, 100% of AFI States reach above 90% EI of the CEs (GAsEP aspirational global target)