



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Plan Régional de Mise en Œuvre Complet de la Sûreté et de la Facilitation de l'Aviation en Afrique (Plan AFI SECFAL)

NEUVIÈME RÉUNION DU COMITÉ DIRECTEUR

(28 juillet 2020)

Point à l'ordre du jour : 1.3 Rapport sur la proposition de révision du Document de base du Plan SECFAL AFI et du mandat du Comité directeur

(Présenté par le Secrétariat du Plan SECFAL AFI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le présent document présente les résultats de l'examen et la proposition de modification du Document de base du Plan SECFAL AFI et des termes de référence (TdR) du Comité directeur (CD) afin de saisir et de traiter les divers changements de politique qui se sont produits depuis 2015. Plusieurs facteurs ont incité à la révision des documents, notamment la mise en œuvre du Plan mondial de sûreté de l'aviation (GASep), un document politique qui jette les bases d'objectifs communs et partagés et d'une collaboration étroite entre les États, l'industrie, les parties prenantes et l'OACI en vue de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde et d'atteindre cinq résultats prioritaires clés au niveau mondial. La mise en œuvre du Rapport de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) et son document d'orientation « Paré au décollage », ainsi que des Recommandations du Groupe de travail de haut niveau de la Commission de l'Union africaine (CUA) et du Plan d'urgence AVSEC, dans le cadre des mesures d'atténuation de la COVID-19, est également prise en compte.

La suite à donner se trouve au titre du **Paragraphe 4**.

1. INFORMATIONS DE FOND

1.1 Le Plan global de mise en œuvre régionale pour la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique (Plan SECFAL AFI) a été approuvé par la 203^e session du Conseil de l'OACI tenue en novembre 2014 en tant que programme de l'OACI et lancé le 18 mai 2015 à Maputo (Mozambique).

1.2 La première réunion du Comité directeur (CD) du Plan SECFAL AFI, tenue le 18 mai 2015 à Maputo, a examiné et adopté le Document de base du Plan, son programme de travail et les termes de référence du CD. Le Plan a depuis lors poursuivi ses objectifs, y compris la tenue de huit réunions du CD, dont le mandat est de fournir un soutien, des conseils et une supervision des progrès liés à la mise en œuvre du Plan.

2. POINTS DE DISCUSSION

2.1 Au cours des cinq années de mise en œuvre réussie de son programme de travail, le document de base du Plan et les TdR du CD n'ont pas été révisés ou mis à jour malgré les divers changements, l'évolution des politiques et les nouvelles initiatives. Parmi les questions émergentes depuis 2015, on peut citer : La Déclaration et Objectifs Cibles de Windhoek, GAsEP de l'OACI, adoption d'une nouvelle résolution du Conseil de sécurité des Nations unies et épidémie de la COVID-19. La plupart de ces questions ont eu des répercussions importantes sur les objectifs du Plan, les résultats attendus et l'objectif général visant à renforcer la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique de manière durable.

2.2 Les nouveaux programmes et initiatives évoqués ci-dessus peuvent nécessiter la révision et l'actualisation du document de programme et des TdR du CD en fonction de l'objectif global et de la pertinence. Les initiatives, activités et réalisations suivantes constituent les facteurs clés qui éclairent les révisions du sujet :

- a) La Déclaration ministérielle de Windhoek et les objectifs cibles pour la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique adoptés le 8 avril 2016 et visant à renforcer l'engagement politique des États pour une mise en œuvre réussie du Plan SECFAL AFI. Certains des objectifs, buts et calendriers communs adoptés appellent une révision du document du Plan.
- b) Le Plan mondial de sûreté aérienne (GAsEP) a été adopté en juillet 2017, pour remplacer la Stratégie globale de sûreté aérienne (ICASS) de l'OACI. Le GAsEP comprend des priorités et des objectifs cibles mondiaux qui nécessitent la révision du Plan et la synchronisation du document du Plan et du GAsEP.
- c) La Conférence ministérielle sur la sûreté aérienne en Afrique et au Moyen-Orient, qui s'est tenue à Sharm el-Sheikh (Égypte), en août 2017, a approuvé la Feuille de route pour la sûreté et la facilitation de l'aviation, conformément à l'approbation du GAsEP et à sa mise en œuvre ultérieure par le biais de diverses tâches et actions dans le cadre des résultats prioritaires clés. La mise en œuvre harmonieuse de la feuille de route a nécessité l'alignement sur le programme de travail du Plan SECFAL AFI et sa révision.
- d) Les résolutions 2309 (2016) et 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations unies (RCSNU), qui traitent des menaces à la paix et à la sécurité internationales causées par des actes terroristes, sont étroitement liées à la Résolution A39-18 de l'Assemblée de l'OACI (Déclaration consolidée des politiques continues de l'OACI en matière de sûreté aérienne). La conformité avec les RCSNU exige la révision et l'adaptation des normes de sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces terroristes et le

renforcement des procédures de contrôle aux frontières. La mise en œuvre effective de la RCSNU nécessitera l'extension des objectifs cibles et du programme de travail du Plan SECFAL AFI.

- e) L'analyse des résultats des audits par le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) depuis sa création met en évidence les principaux domaines de lacunes communes et les domaines prioritaires à améliorer, ce qui influence les projets du Plan SECFAL AFI et ses priorités, d'où la nécessité d'un document de programme et d'un programme de travail.
- f) Alors que le mandat actuel du CD prévoit une fréquence de réunions de deux fois par an, l'expérience des huit réunions tenues depuis sa création montre que la convocation d'une réunion par an peut suffire sans compromettre l'efficacité du Comité. Cela permettra également d'optimiser l'utilisation des ressources et d'accorder suffisamment de temps, d'informations et d'activités aux fins d'examen par le CD. En outre, il est nécessaire de réviser les TdR du CD afin d'indiquer que les réunions du Comité peuvent se tenir de manière virtuelle.
- g) L'impact de la pandémie de la COVID-19 sur le transport aérien a également affecté la mise en œuvre du programme de travail du Plan. L'approbation du rapport de l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) et son document d'orientation « Paré au décollage » et l'approbation des recommandations du Groupe de travail de haut niveau (HLTF) adoptées par la Commission de l'Union africaine (CUA) introduisent de nouvelles dimensions et activités qui nécessiteront une révision du document du Plan et du programme de travail.
- h) En ce qui concerne les besoins financiers et la gestion du Plan, des améliorations ont été apportées à la coordination du fonds et au mécanisme de mobilisation des ressources, ce qui a nécessité une révision des dispositions existantes dans le document actuel.
- i) Alors que le document actuel du plan prévoyait un examen et une évaluation périodiques pour évaluer la mise en œuvre et l'impact du Plan SECFAL AFI à mi-parcours de 2019, il est nécessaire d'aligner l'examen relatif sur le programme de travail annuel sur la première évaluation reportée au 31 décembre 2020.
- j) La 8^e réunion du CD a adopté le programme de coopération entre experts (CES) de l'AFI tel qu'approuvé par la 30^e session plénière de la Commission africaine de l'aviation (CAFAC) est qui est inclus dans le document du Plan révisé.

3. CONCLUSION

3.1 À la suite d'un examen approfondi et de vastes consultations techniques au sein de l'OACI et en dehors de celle-ci, le secrétariat du Plan a fait des propositions d'amendements et de révisions au document de programme et au programme de travail du Plan SECFAL AFI, qui seront soumis à l'examen du CD pour approbation.

3.2 Afin d'aligner le programme de travail du Plan sur les demandes actuelles, les questions émergentes et les initiatives, le document du Plan a été révisé comme indiqué dans l'annexe B du

document du Plan. La matrice met en évidence les détails des activités à entreprendre pour atteindre les domaines prioritaires clés du GAsEP, qui ont été synchronisés avec les activités, les objectifs cibles et les calendriers du Plan originel.

3.3 Le programme de travail du plan est modifié afin de saisir les activités nécessaires à la mise en œuvre du rapport CART et son document d'orientation « Paré au décollage », ainsi que les recommandations du HLTF pour la relance de l'aviation en Afrique.

3.4 Les TdR du CD ont été révisés pour indiquer que les réunions du Comité se tiendront désormais une fois par an, idéalement pendant les événements de la Semaine de l'aviation de la région AFI (semaine AFI) habituellement organisés par les États africains. En outre, la convocation de réunions virtuelles est introduite comme une méthode alternative de réunion pour le CD en ce qui concerne ses organes auxiliaires.

3.5 Le programme de coopération entre experts de l'AFI (AFI - CES) établi dans le cadre de la CAFAC comme plate-forme pour fournir un soutien et une assistance techniques aux activités du Plan en utilisant un groupe d'experts émanant de la région africaine sera inclus dans le document du Plan.

3.6 En ce qui concerne les besoins financiers et la gestion, la coordination entre le siège de l'OACI, le secrétariat du Plan et le Président du CD sur les besoins financiers et les contributions volontaires, a été soulignée. Une responsabilité spécifique a été attribuée au Secrétariat du Plan pour la stratégie de mobilisation des ressources (RMS).

3.7 L'examen et l'évaluation périodiques visant à évaluer la mise en œuvre et l'impact du Plan SECFAL AFI pour atteindre son objectif seront désormais effectués périodiquement, la première évaluation devant être terminée d'ici le 31 décembre 2020.

4. SUITE À DONNER

4.1 Le Comité est par la présente invité à :

- a) Examiner et approuver les révisions proposées au document de base du Plan SECFAL AFI et aux termes de référence (TdR) du Comité directeur, joints au présent document de travail en tant qu'annexes A et B respectivement ;
- b) Fournir des instructions, des orientations et des recommandations supplémentaires pour la poursuite de la mise en œuvre effective du Plan SECFAL AFI et pour son alignement sur les objectifs cibles et les activités du GAsEP et de Windhoek en vue du redémarrage et de la reprise de l'aviation après l'épidémie de la COVID19.