

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](http://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**

## 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 ministérielle 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 de l'UA en charge du transport aérien 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 des transports de l'UA, tenue à Luanda (Angola), du 21 au 25 novembre 2011, sur le thème « Renforcer le secteur des transports pour stimuler l'intégration économique de l'Afrique » approuvée en vertu de la décision EX.CL/Dec.682 (XX) par l'Assemblée des chefs d'État et de gouvernement de l'UA tenue à Addis-Abeba du 23 au 27 janvier 2012;

**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<sup>e</sup> session plénière extraordinaire tenue du 1<sup>er</sup> au 4 juillet 2014 à Dakar (Sénégal), et approuvé par le Conseil de l'OACI comme programme de l'OACI à sa 203<sup>e</sup> 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:**

1. Les récentes attaques terroristes visant l'aviation civile;
2. Les obstacles à surmonter pour protéger l'aviation civile internationale dans un environnement difficile en matière de sûreté;
3. Les pouvoirs de coercition insuffisants accordés à l'autorité appropriée désignée pour la supervision de la sûreté de l'aviation;
4. Les ressources financières insuffisantes 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;
5. Les capacités et compétences nationales insuffisantes 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;
6. Les niveaux insuffisants 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 de l'OACI, et de mise en œuvre des plans d'action correctrice des États;
7. Le manque 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);
8. Le manque 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;
9. La faiblesse de la culture de sûreté et de facilitation;
10. Le nombre insuffisant de professionnels de la sûreté de l'aviation compétents/qualifiés;
11. Le faible niveau de participation des États au Répertoire de clés publiques (RCP);
12. Les obstacles à l'harmonisation et à l'intensification des efforts d'assistance et du renforcement des capacités;
13. Les orientations et la formation insuffisantes pour la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*;
14. 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;

15. 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 l'aviation comme mode de transport viable 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 nous engageons à:**

1. Garantir un engagement politique aux plans national, régional et continental 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 17 et 9 de l'OACI 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 à temps 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 œuvre 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 matière de sûreté de l'aviation et de 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, d'évaluation 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 haut niveau sur la sûreté de l'aviation et la facilitation ; et

5. D'assurer une participation active 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.**