

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
BUREAU AFRIQUE OCCIDENTALE ET CENTRALE

Réunion des Directeurs Généraux de l'Aviation Civile

(Abuja, Nigéria, 19-21 mars 2002)

Point 1 de l'ordre du jour : Stratégies pour l'élimination des carences dans le domaine de la sûreté de l'aviation

(Note présentée par le Secrétariat)

Résumé	
Cette note présente les carences relevées dans le domaine AVSEC et suggère des solutions envisageables pour leur élimination.	
RÉFÉRENCES	
Annexe 17 — <i>Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite</i>	Doc 8973, <i>Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.</i>
Annexes	

1. Introduction

Les spécifications concernant la sûreté sont contenues dans l'Annexe 17 à la convention de Chicago, complétées par le Manuel de sûreté Doc 8973.

2. Carences dans le domaine de la sûreté

2.1 Sur la base des différents rapports d'évaluation et de suivi technique effectués dans la région les principaux problèmes suivants ont été identifiés.

2.1.1 Législation

- Non ratification des instruments juridiques internationaux et notamment le protocole complémentaire à la convention de Montréal (24 février 1988, Actes de violence dans les aéroports) et la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection ;
- Absence d'amendement des codes pénaux pour rendre punissables tous les actes d'intervention illicites commis dans le territoire de l'Etat ;
- Absence de programme national de sûreté définissant la politique générale de l'Etat en matière de sûreté tant en ce qui concerne la répartition des tâches que les mesures préventives et de riposte et mise à disposition des parties pertinentes du PNS aux partenaires intéressés ;

- Absence de réglementation exigeant la soumission par les compagnies aériennes de leurs programmes de sûreté ;
- Absence de programme de sûreté d'aéroport y compris les annexes relatives aux procédures d'exploitation normalisées, au plan de gestion de crise, etc. ;
- Absence de législation relative à la sûreté du fret, de la poste, des envois express et des provisions de bord (Concept de l'agent habilité) ;

2.1.2 **Formation :**

- Absence d'un programme national de formation pour tous les partenaires impliqués dans la sûreté de l'aviation ainsi que d'un système de validation et d'évaluation du système de formation ;
- Non prise en compte des critères de sélection lors du recrutement ou de l'affectation des agents de sûreté (Niveau de base, acuité visuelle, sens de l'odorat, etc.)
- Trop grande mobilité du personnel formé notamment des forces de l'ordre ;

2.1.3 **Mesures préventives**

- Absence de clôture ou barrière adéquate de délimitation des zones réservées ;
- Absence d'un système adéquat de permis et de contrôle d'accès des personnes et des véhicules dans les zones réservées ;
- Absence ou insuffisance d'équipements pour l'inspection filtrage des passagers et de leurs bagages ;
- Insuffisance de formation et de recyclage des agents de sûreté notamment à l'imagerie radioscopique et manque de système d'évaluation et de validation ;
- Insuffisance dans le suivi et la maintenance des équipements (étalonnage, entretien préventif et réparations) ;
- Manque de mesures formelles pour la protection des aéronefs ;
- Absence de Procédures d'Exploitation Normalisées (PEN) relatives aux mesures visées ci-avant ;
- Non prise en compte des contraintes de sûreté dans la conception des aéroports ;

2.1.4 **Riposte**

- Manque de plan d'urgence et absence d'exercice de sûreté pour tester leur efficacité

2.1.5 Evaluation/Inspection

- Manque de système d'évaluation et d'inspection des dispositifs de sûreté (cellule d'inspection, personnel formé, procédures et équipements appropriés) ;

2.1.6 Financement de la sûreté

- Utilisation des ressources provenant de la redevance sûreté à d'autres fins.

3. Mesures suggérées :

3.1 Pour pérenniser les acquis du mécanisme AVSEC qui a déjà permis l'évaluation technique de l'ensemble des Etats de notre région et quelques progrès perceptibles aujourd'hui sur certaines plates-formes, les Etats devraient au plan international, adhérer à la nouvelle forme de mécanisme basé sur un partenariat régional pour lequel l'OACI leur a adressé un questionnaire.

3.2 Au plan national, les DAC qui sont généralement désignés comme autorités compétentes, en attendant la mise en oeuvre du plan d'action convenu avec l'OACI à l'issue de l'évaluation technique ou de la mission de suivi, devraient :

- afin de pouvoir assumer pleinement leurs responsabilités, se doter d'une entité d'un bon niveau (Direction ou Sous-direction) et du personnel qualifié et en nombre suffisant pour s'occuper des questions de sûreté ;
- promouvoir l'élaboration et la publication urgente d'un Programme National de Sûreté (PNS) en se limitant à quelques chapitres clés du modèle de PNS du Manuel de sûreté pour permettre la publication des textes et procédures subséquents. Une attention particulière doit être apportée à **la répartition des tâches** et la **désignation d'une autorité de mise en oeuvre** qui devraient faire l'objet d'un consensus.
- promouvoir l'élaboration et la mise en oeuvre d'un programme national de formation destiné à tous les partenaires ;
- veiller à l'utilisation des ressources provenant des redevances de sûreté dans le cadre de budgets convenus avec les principaux partenaires et prenant en compte tous les besoins tant en équipement qu'en formation et en inspection.

4. Suite à donner

4.1 La réunion est invitée à :

- prendre note des renseignements fournis ;
- procéder à un échange de vues sur les mesures suggérées ;
- adhérer au partenariat régional pour une mise en oeuvre uniforme de l'Annexe 17.

SITUATION DES INSTRUMENTS DE DROIT CONCERNANT LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

	Convention de Tokyo (1963)	Convention de la Haye (1970)	Convention de Montréal (1971)	Protocole complémentaire à la Convention de Montréal (1988)	Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles (1991)
Bénin	NON	OUI	NON	NON	NON
Burkina Faso	OUI	OUI	OUI	OUI	NON
Cameroun	OUI	OUI	OUI	NON	NON
Cap Vert	OUI	OUI	OUI	NON	NON
Rép. Centrafricaine	OUI	OUI	OUI	OUI	NON
Tchad	OUI	OUI	OUI	NON	NON
Congo	OUI	OUI	OUI	NON	NON
Côte d'Ivoire	OUI	OUI	OUI	NON	NON
Rép. Dém. du Congo	OUI	OUI	OUI	NON	NON
Guinée Equatoriale	OUI	OUI	OUI	NON	NON
Gabon	OUI	OUI	OUI	NON	NON
Gambie	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Ghana	OUI	OUI	OUI	OUI	OUI
Guinée	OUI	OUI	OUI	OUI	NON
Guinée-Bissau	NON	OUI	OUI	NON	NON
Liberia	NON	OUI	OUI	NON	NON
Mali	OUI	OUI	OUI	OUI	NON
Mauritanie	OUI	OUI	OUI	NON	NON
Niger	OUI	OUI	OUI	NON	NON
Nigéria	OUI	OUI	OUI	NON	NON
Sao Tomé et Príncipe	NON	NON	NON	NON	NON
Sénégal	OUI	OUI	OUI	NON	NON
Sierra Léone	OUI	OUI	OUI	NON	NON
Togo	OUI	OUI	OUI	OUI	NON