



CONFÉRENCE DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE L'AVIATION CIVILE SUR UNE STRATÉGIE MONDIALE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION

Montréal, 20 – 22 mars 2006

Thème 2 : Renforcement de la sécurité de l'aviation

Sujet 2.4 Reconnaissance mutuelle

RECONNAISSANCE MUTUELLE

(Note présentée par les Etats africains)²

SOMMAIRE

La présente note met en lumière l'importance d'une reconnaissance mutuelle entre les Etats et au sein des régions pour le renforcement de la sécurité et de la supervision de la sécurité, afin d'éviter des mesures unilatérales qui sont prises par un Etat contre un autre Etat.

La suite à donner par la Conférence figure au paragraphe 4.

1. INTRODUCTION

1.1 Il a été noté que la mondialisation, la libéralisation et la privatisation ont introduit des changements fondamentaux dans l'industrie du transport aérien, dont certains ont des répercussions sur la réglementation en matière de sécurité et de sûreté.

1.2 Les Etats africains, conscients de cette situation et en vue de la nécessité de garantir un système de transport aérien durable, sûr et fiable en Afrique, ont adopté des dispositions spécifiques relatives à la sécurité et à la reconnaissance mutuelle.

¹ Versions anglaise et française fournies par les Etats africains.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Cote d'Ivoire, Djibouti, Egypte, Erythrée, Ethiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée Equatoriale, Jamahiriya arabe Libyenne, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Maurice, Mozambique, Namibie, Niger, Nigeria, Ouganda, République Centrafricaine, République Démocratique du Congo, République Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tome et Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

2. ANALYSE

2.1 La Décision relative à la mise en œuvre de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la Libéralisation de l'accès aux marchés du Transport Aérien en Afrique de novembre 1999 (Décision de Yamoussoukro) contient plusieurs clauses relatives au principe de la reconnaissance mutuelle, telles que :

- a) Les Etats parties réaffirment leurs obligations de se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'OACI en matière de sécurité de l'aviation civile.
- b) Pour être réputée éligible, une compagnie aérienne doit :
 - détenir un permis d'exploitation aérien tel que défini par l'annexe 6 à la Convention de Chicago, et délivré par un Etat partie ;
 - être en mesure de prouver sa capacité de maintenir un niveau de sécurité d'exploitation au moins équivalent aux normes de l'OACI et répondre à toute requête de tout Etat desservi par elle.

2.2 Les questions relatives à la sécurité ont également été soumises à l'attention des ministres africains en charge de l'aviation civile, lors de leur 1^e Session ordinaire organisée par l'Union Africaine en mai 2005, à Sun City, Afrique du Sud. Les Ministres :

- a) s'accordent sur l'adoption des mesures nécessaires (en particulier en ce qui concerne les Lois fondamentales sur l'Aviation et les Réglementations Techniques) afin de s'acquitter de leurs responsabilités en matière de supervision de la Sécurité ;
- b) décident de rechercher toute occasion de mettre leurs ressources en commun sur une base sous régionale afin de s'acquitter collectivement de leurs responsabilités en matière de Supervision de la Sécurité, de mettre en œuvre des réglementations communes et de s'appuyer sur un corps d'inspecteurs commun ;
- c) décident d'encourager les États africains à créer des agences de supervision de la sécurité sous-régionales, particulièrement dans le cadre de la coopération régionale existant dans les communautés sous-régionales intégrées.

2.3 En conséquence, les Etats africains, par l'entremise de l'Organe de suivi de la Décision de Yamoussoukro, sont en train de finaliser les projets de lignes directrices et de réglementations en vue de faciliter et accélérer la reconnaissance mutuelle des certificats et des licences entre Etats africains.

2.4 Il est à noter que le Règlement des différends est aussi inclus dans la Décision de Yamoussoukro et qu'il a été adopté par la réunion des Ministres africains de Sun City.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les Accord bilatéraux de transport aérien et les Arrangements régionaux sont encouragés pour faire respecter et garantir les reconnaissances mutuelles. Les activités unilatérales des Etats ou des parties en matière d'interdiction d'exploitation devraient être précédées par un processus de consultation entre Etats et parties. L'OACI devrait être une ressource dans le règlement des différends avant la mise en application d'une interdiction d'exploitation.

3.2 Les Etats africains sont préoccupés par l'éventualité de l'émergence de pavillons de complaisance, d'exploitations illégales et d'activités criminelles qui compromettent la sécurité du transport aérien, et par l'éventualité d'une exportation de telles activités d'un Etat ou d'un groupe d'Etat vers un autre. A cet effet, les échanges d'information relatifs à la sécurité entre les régulateurs seront encouragés pour renforcer la sécurité des vols.

3.3 D'un autre côté, il a été noté dans certains cas, qu'un Etat qui a refusé de reconnaître des compagnies d'un autre Etat continue à encourager ses propres compagnies à desservir cet autre Etat, en vue d'obtenir un avantage commercial. De telles évolutions tendent à utiliser la sécurité pour l'obtention d'avantages commerciaux et devraient donc être découragées.

3.4 Il est à noter que les Etats africains appuient les conclusions d'ATConf/5 relatives à cette question et approuvent l'étude de l'OACI sur « Les aspects de la libéralisation économique concernant la sécurité et la sûreté, et responsabilités connexes des Etats » diffusée aux Etats contractants.

4. SUITE A DONNER PAR LA CONFERENCE

4.1 Les Etats africains invitent la Conférence à :

- a) inviter l'OACI à élaborer des lignes directrices sur les questions indiquées au 3.1, 3.2 et 3.3 et à encourager les Etats et les Organisations Régionales à appuyer cette initiative ;
- b) appuyer les lignes d'action proposées par l'OACI au paragraphe 4.1 de la note de travail WP/8.