



NOTE DE TRAVAIL

RÉUNION AFI SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

Dakar (Sénégal), 28 mai 2014

UN PLAN AFRICAIN POUR RENFORCER LA SÛRETÉ ET LA FACILITATION DE L'AVIATION

(Note présentée par l'Ouganda)

SOMMAIRE

Ces dernières années, diverses initiatives de politique ont été prises pour accroître la sûreté de l'aviation en Afrique au vu des carences persistantes et systémiques du continent en la matière. La présente note propose que les États africains fassent progresser les efforts en étroite collaboration avec l'OACI dans le cadre d'une nouvelle initiative visant à renforcer la sûreté et la facilitation de l'aviation de manière durable. Une telle initiative favoriserait le développement socio-économique des États en promouvant le commerce international, le tourisme et d'autres secteurs tout en respectant l'objectif stratégique pertinent de l'OACI.

La suite à donner par la Réunion AFI sur la sûreté de l'aviation est proposée au paragraphe 6.

1. INTRODUCTION

1.1 Une analyse des constatations du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI et d'autres sources d'information indique qu'une initiative de la Région Afrique (AFI) ayant pour but de renforcer la sûreté (AVSEC) et la facilitation (FAL) de l'aviation sur le continent est nécessaire et urgente. La sûreté de l'aviation en Afrique présente en général des carences persistantes et systémiques dans les domaines de la réglementation, de la supervision et de l'exploitation. Les problèmes sont liés à la faiblesse des lois nationales, à l'inadéquation ou l'inefficacité de l'infrastructure et des services ainsi qu'au manque de fonds et de personnel qualifié. L'aviation civile en Afrique est aussi confrontée à de graves problèmes de facilitation qui minent l'efficacité et la qualité des services aériens.

1.2 Une analyse des résultats de l'USAP a mis en lumière l'insuffisance de la mise en œuvre effective (LEI) des éléments cruciaux de supervision de la sûreté en Afrique. Il est à noter que la situation est pire que la moyenne mondiale, ce qui signifie que de nombreux États ne sont pas en mesure d'assurer dûment la supervision de la sûreté. Le problème est compliqué par la précarité de l'environnement de sûreté et la possibilité d'activités terroristes sur le continent, où peu d'États respectent pleinement les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI concernant la sûreté.

1.3 La sûreté de l’aviation mondiale étant aussi solide que son maillon le plus faible, la situation en Afrique pourrait avoir des incidences partout à travers le globe. Tout incident transfrontalier à grand retentissement lié à une carence systémique touchant l’Afrique sapera la confiance dans le système d’aviation civile internationale et pourrait nuire autant à l’économie mondiale qu’aux économies nationales. Les carences en matière de sûreté de la Région AFI devraient donc être traitées non seulement comme un problème africain mais aussi comme un problème mondial.

1.4 Dans les activités visant à résoudre les problèmes de sûreté en Afrique, il est important d’agir de manière durable pour ne pas nuire au développement économique, en particulier le tourisme et le commerce international. Des solutions durables peuvent favoriser aussi bien la stabilité politique et sociale régionale que l’activité économique.

2. TOURNANTS POLITIQUES

2.1 Diverses initiatives de nature politique ont été prises afin de renforcer la sûreté de l’aviation en Afrique.

2.2 Un effort concerté pour résoudre les difficultés de l’Afrique dans le domaine de la sûreté de l’aviation a commencé en 2007, lorsque l’Union africaine (UA), la Commission africaine de l’aviation civile (CAFAC) et l’OACI ont tenu une conférence à Addis-Abeba (Éthiopie), où les participants sont convenus d’une feuille de route pour remédier aux carences de sûreté en Afrique. La volonté politique s’est renforcée en 2010, suite à l’attentat raté de décembre 2009, au cours duquel un terroriste parti d’Accra (Ghana) et Lagos (Nigéria) a tenté d’allumer un explosif caché dans ses sous-vêtements pendant que l’aéronef approchait de sa destination, aux États-Unis. En avril 2010, à Abuja, une réunion ministérielle a proclamé (Déclaration d’Abuja) la volonté des États africains d’améliorer le niveau de sûreté de l’aviation. L’année suivante, l’OACI organisait la Conférence sur la sûreté de l’aviation régionale, à Dakar (Sénégal), pour promouvoir la mise en œuvre de la Déclaration de 2010 de l’Assemblée de l’OACI sur la sûreté de l’aviation dans l’ensemble de l’Afrique. En novembre 2011, la Conférence ministérielle de l’Union africaine, tenue à Luanda (Angola), est notamment convenue d’établir un groupe régional de sûreté de l’aviation pour faire avancer les mesures visant à combler les carences en matière de sûreté.

2.3 Parmi les autres efforts notables figurent l’établissement par l’Union africaine du Centre africain pour l’étude et la recherche sur le terrorisme (CAERT), les initiatives permanentes du Comité des Nations Unies contre le terrorisme (CCT) et les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l’ONU. Les États-Unis ont lancé deux programmes visant à renforcer la sécurité et la sûreté de l’aviation en Afrique, à savoir les programmes *Safe Skies for Africa* et *Last Point of Departure*. De plus, il y a eu un certain nombre de projets d’assistance coordonnés ou exécutés par l’OACI, ainsi que par des États et d’autres organisations, qui avaient pour but de renforcer les capacités et de combler les carences en matière de sûreté. L’OACI a aussi produit des orientations pertinentes et appuyé des centres de formation AVSEC situés en Afrique.

3. UNE VOIE À SUIVRE POUR AVANCER

3.1 Le moment est venu d’amorcer une nouvelle initiative en Afrique qui fera avancer la sûreté et la facilitation de l’aviation compte tenu des progrès accomplis jusqu’ici et conformément aux déclarations de volonté politique qui ont été faites. L’initiative proposée, dite AFI SECFAL, s’inspire du Plan AFI établi en 2007 pour améliorer la sécurité dans toute l’Afrique. Le Plan AFI peut servir de

modèle pour une nouvelle initiative africaine axée sur le renforcement de la sûreté et de la facilitation de l'aviation, qui est un des objectifs stratégiques de l'OACI pour le triennat 2014-2016.

3.2 L'Initiative AFI SECFAL comprendra plusieurs mesures pour atteindre cet objectif, notamment les suivantes :

- a) faire mieux connaître l'état de la sûreté de l'aviation en Afrique à toutes les parties prenantes, y compris au niveau des États, ainsi que les améliorations auxquelles la communauté internationale s'attend ;
- b) aider les États africains à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de l'Annexe 17 — *Sûreté* ;
- c) aider les États africains à exécuter leurs plans d'action visant à résoudre les carences touchant la sûreté et les carences en matière de facilitation liées à la sûreté qui ont été relevées par les audits de l'OACI et les activités permanentes menées dans le cadre de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI (USAP-CMA) ;
- d) aider les États africains à résoudre en temps utile les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) ;
- e) établir des plateformes, comme le groupe régional de sûreté de l'aviation proposé par la Conférence ministérielle de 2011 de l'Union africaine, pour assurer l'utilisation optimale des ressources et compétences AVSEC dans la Région Afrique ;
- f) renforcer la collaboration et le partage des renseignements entre les États africains, en partie par une utilisation efficace du réseau de points de contact AVSEC (PoC) de l'OACI, ainsi que les capacités générales de gestion de crise ;
- g) étoffer et appuyer les centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) approuvés par l'OACI qui sont établis dans la Région Afrique, notamment en créant et diffusant des mallettes pédagogiques normalisées (MPN) axées sur des sujets appropriés, y compris la formation d'instructeurs, d'inspecteurs et d'auditeurs AVSEC ;
- h) promouvoir la ratification des instruments internationaux pertinents, notamment la Convention et le Protocole de Beijing, et aider les États africains à les mettre en application ;
- i) rétablir le Comité sur la sûreté de l'aviation de la CAFAC et en faciliter l'engagement concret dans les activités régionales ;
- j) aider les États africains à établir des comités nationaux et aéroportuaires consacrés à la sûreté de l'aviation et à la facilitation du transport aérien ;
- k) appuyer l'élaboration de programmes AVSEC et FAL nationaux dans les États africains, et aider les États à les mettre en œuvre ;
- l) aider les États africains à reconnaître les problèmes de sûreté et de facilitation nouveaux et émergents et à y faire face.

4. PROCESSUS DE COLLABORATION

4.1 Les États africains deviendraient propriétaires du projet en s'impliquant activement dans chacune des étapes de son adoption et de son exécution, mais il est prévu que l'OACI joue un rôle d'animateur et coordonne les diverses activités AFI SECFAL en partenariat avec l'Union africaine, la CAFAC, les États africains et les bailleurs de fonds. En outre, d'étroites consultations seraient nécessaires avec l'industrie, les communautés économiques régionales et les programmes internationaux tels que le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD).

4.2 L'Initiative AFI SECFAL nécessiterait de généreuses contributions de ressources, aussi bien humaines que financières. Les facilitateurs potentiels incluent les États africains ainsi que la CAFAC, les institutions qui bénéficieraient de résultats positifs, les États donateurs non africains et, bien entendu, l'OACI jouant un important rôle de soutien. Les rôles des parties prenantes participantes devront être clairement définis afin d'optimiser l'utilisation des ressources AFI SECFAL et d'en assurer l'attribution de manière efficace et opportune.

5. ÉLABORATION, GESTION, SUIVI ET COMPTE RENDU

5.1 Les livrables dans l'immédiat, à moyen terme et à long terme seront définis en temps utile, le but étant, en définitive, de prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile tout en favorisant l'efficacité de la circulation des passagers et des biens. Dans l'immédiat, la priorité ira à la résolution des SSeC et des autres problèmes représentant un risque élevé. À moyen terme, on s'emploiera à relever le niveau de sûreté de l'aviation pour qu'il atteigne au moins la moyenne mondiale pour l'ensemble des États africains, telle que définie par les résultats de l'USAP. L'objectif à long terme est de combler toutes les carences de sûreté de manière durable. Les progrès de l'Initiative AFI SECFAL seront mesurés en fonction des constatations de l'USAP-CMA, du rythme d'exécution des plans d'action correctrice, de l'incidence des activités de formation, de la nature des incidents majeurs concernant la sûreté de l'aviation et de la réduction du nombre des États africains dont le cas a été déféré à la Commission d'examen du suivi et de l'assistance (MARB) ou désignés comme ayant des SSeC. Afin d'assurer l'atteinte des objectifs et des cibles fixées pour l'initiative, il sera nécessaire de suivre celle-ci en permanence et de rendre compte de son évolution au moyen d'indicateurs de performance clairs. Il sera attendu des bureaux régionaux de l'OACI qu'ils jouent un rôle prépondérant dans les progrès réalisés, à travers leur engagement continu auprès des États africains et en aidant à l'évaluation du taux d'amélioration.

5.2 Il est proposé que, sous réserve de l'approbation du Conseil de l'OACI, l'Initiative AFI SECFAL soit établie sous la forme d'un programme de l'OACI. Les États africains resteraient, bien entendu, responsables de la sûreté et de la facilitation de l'aviation conformément aux obligations qui leur incombent en vertu de l'Annexe 17 — *Sûreté* et de l'Annexe 9 — *Facilitation*. En tant que programme de l'OACI, l'Initiative AFI SECFAL deviendrait un point focal pour la priorisation des questions, la coordination des activités, la mobilisation de la volonté politique et des ressources, et le suivi des progrès.

5.3 Un comité directeur, composé de membres provenant d'États, d'organisations régionales, de la communauté des bailleurs de fonds et du Secrétariat de l'OACI, assurerait la supervision de la gestion et ferait rapport au Conseil sur les progrès, les défis et les stratégies. Un groupe de travail du comité directeur aurait la responsabilité d'élaborer un plan de mise en œuvre. Le Secrétariat de l'OACI ferait office de secrétariat du comité en plus de fournir assistance et coopération techniques. Le mandat du comité directeur et un plan général de mise en œuvre pour le programme AFI SECFAL seront élaborés en temps utile par les commanditaires de l'initiative.

5.4 Parallèlement, la CAFAC renforcera sa collaboration avec l'OACI au titre de la résolution adoptée par la Conférence ministérielle de l'Union africaine tenue à Luanda en 2011.

5.5 Si les États africains entérinent l'Initiative AFI SECFAL à la 24^e session plénière extraordinaire de la CAFAC, qui se tiendra à Dakar du 1^{er} au 4 juillet 2014, le Secrétaire général présentera une note sur cette initiative pour approbation par le Conseil de l'OACI au cours de sa 203^e session, qui commencera en septembre 2014.

6. SUITE À DONNER

6.1 La Réunion AFI sur la sûreté de l'aviation est invitée à :

- a) examiner l'Initiative AFI SECFAL proposée et à apporter de nouveaux éléments, le cas échéant ;
- b) recommander que la 24^e session plénière extraordinaire de la CAFAC (1^{er} – 4 juillet 2014) entérine l'Initiative AFI SECFAL.