



CONFÉRENCE MINISTÉRIELLE SUR LA SÛRÉTÉ ET LA FACILITATION DE L'AVIATION EN AFRIQUE

(WINDHOEK, NAMIBIE, 4-8 avril 2016)

Point de l'ordre du jour 1.1: État de la sûreté et de la facilitation de l'aviation en Afrique

APERÇU DE LA SÛRÉTÉ ET DE LA FACILITATION DE L'AVIATION EN AFRIQUE

État de la sûreté et de la facilitation de l'aviation en Afrique

(Note présentée par le Secrétariat)

SOMMAIRE

Cette note présente l'état de la sûreté et de la facilitation en Afrique. Elle met en outre en exergue les principaux défis à relever ainsi que les progrès accomplis en la matière.

SUITE À DONNER: La suite à donner par la réunion est indiquée au paragraphe 3.1

RÉFÉRENCES:

- Conférence ministérielle, Abuja, Nigéria, avril 2010
- 37^{ème} Session de l'Assemblée de l'OACI, Octobre 2010: Déclaration relative à la sûreté de l'aviation
- Conférence régionale de sûreté à l'aviation-Afrique, Dakar, Sénégal, Octobre 2011
- Réunion des Ministres africains des Transports Luanda, Angola, 21-25 novembre 2011
- Conférence de haut niveau de sûreté de l'aviation, Montréal, Canada, Septembre 2012
- Réunions du Comité directeur du Plan SECFAL AFI tenue en mai et novembre 2015 respectivement à Maputo (Mozambique) et Montréal (Canada).

1. INTRODUCTION

1.1 La menace à aviation civile continue de croître et elle est devenue un défi très difficile à prévoir et à contrer. Tout ce qui touche à l'aviation civile est concerné, notamment les passagers, les aéronefs, les aéroports et les installations de fret courent des risques. Il ressort des deux cycles d'audit USAP qu'un certain nombre d'États continuent d'éprouver des difficultés à s'acquitter de leurs obligations internationales et que leurs systèmes de sûreté de l'aviation présentent de graves carences.

2. DÉBAT

2.1 La sûreté et la facilitation de l'aviation sont caractérisées par un environnement sécuritaire et fragile, par des zones de conflits et une présence croissante des terroristes et des groupes criminels d'insurgés transnationaux en Afrique. Nombre d'États éprouvent d'énormes difficultés liés à leurs capacités à se conformer aux SARP de l'OACI et à mettre en place des systèmes de supervision de la sûreté et de la facilitation. Il existe par ailleurs des preuves d'une planification dynamique par des terroristes visant à commettre des actes d'intervention illicite contre les objectifs aéronautiques

2.1 État de la sûreté et de la facilitation de l'aviation en Afrique

2.1.1 L'analyse de constatation du programme universel d'audits de sûreté (USAP) ainsi que d'autres sources d'informations révèlent que la sûreté et la facilitation de l'aviation sont caractérisées en général par des carences systémiques dans les domaines réglementaires de la supervision et de l'exploitation, ce qui résulte en une mise en œuvre non effective des normes de l'Annexe 17 –Sûreté au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) et des normes en matière de sûreté contenues dans l'Annexe 9 - Facilitation et atténuation des risques.

2.1.2 L'audit USAP donne une moyenne de 53.06% de mise en oeuvre effective (EI) des Éléments critiques (CE) du système de supervision de la sûreté des États de la Région Afrique-Océan Indien (AFI) en juin 2013, contre 69,30% au plan mondial.

2.1.3 Au nombre des problèmes, il faut mentionner la faiblesse de la législation nationale (loi de base et les modalités d'application), les dispositions sur la gouvernance, une volonté politique insuffisante pour appuyer les services et infrastructures en matière de sûreté et de facilitation de l'aviation, fonds insuffisants, pouvoirs de coercition inadéquats conférés à l'autorité compétente désignée pour la sûreté, absence de coordination, duplication d'efforts en matière de renforcement des capacités, personnel qualifié en nombre limité, rémunération peu attrayante, etc.

2.2 Objectifs du Plan SECFAL AFI

2.2.1 Le plan régional complet de mise en oeuvre pour la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique (Plan SECFAL AFI) est censé durer huit à dix ans. La phase initiale de mise en oeuvre sera achevée en deux ans et demi et portera sur les priorités à court terme. L'achèvement réussi de cette phase initiale de mise en œuvre permettra par la suite au plan de s'atteler aux objectifs à moyen terme sur une période de cinq ans tandis que les objectifs à long terme s'étaleront sur une période oscillant entre huit et dix ans. Les progrès quant à l'achèvement réussi des activités de phase seront contrôlés tout au long de la période de mise en oeuvre. L'on peut résumer les objectifs en termes de Mise en oeuvre effective au titre des différentes phases comme suit :

- Court terme: au 1er décembre 2017: 50 % des États AFI audités en vertu d'USAP-CMA réalisent au minimum 65% EI de CE;
- Moyen terme: au 1er décembre 2020: 75% des États AFI audités en vertu d'USAP-CMA réalisent au minimum 65% EI de CE;
- Long terme: 1er décembre 2023: 100% des États AFI réalisent 65% EI de CE.

2.3 Résultats de l'USAP-CMA en région AFI en 2015.

2.3.1 Sept (7) États AFI ont fait l'objet d'un audit en vertu de l'USAP-CMA de juin à novembre 2015 et seul un État n'a pas pu atteindre 65% de Mise en œuvre effective (EI) et un cas potentiel de problème grave de sécurité (SSC) a été évité. Il convient néanmoins de noter que ce problème grave de sécurité persiste.

2.4 Situation des passeports non lisibles à la machine en circulation dans la région AFI

2.4.1 À la date du 24 novembre 2015, trente-neuf (39) États AFI ont retiré de la circulation tous les passeports nationaux qui n'étaient pas lisibles à la machine. Ce qui veut dire qu'un nombre important de passeports non lisibles à machine est encore en circulation et continue d'être utilisé dans quinze (15) pays africains.

2.5 Initiatives de renforcement des capacités en matière de de sûreté et de facilitation de l'aviation

2.5.1 De nombreuses activités visant à renforcer les capacités dans le domaine de la sûreté et de la facilitation de l'aviation ont été parrainées dans la région AFI et menées par diverses parties prenantes. Toutes ces activités n'ont pas eu un réel impact sur le développement de la sûreté et de la facilitation de l'aviation. À présent, tous les États AFI réclament une assistance coordonnée qui permet aux décideurs et à la communauté des bailleurs de fonds d'oeuvrer dans le cadre d'une stratégie commune de priorités et objectifs identifiés au titre du Plan SECFAL AFI.

2.5.2 Voici des initiatives coordonnées de renforcement des capacités en cours en région AFI :

- Programme d'amélioration de la sûreté de l'aviation destine aux États (ASIP), exécuté par l'OACI dans 22 États qui permet aux pays bénéficiaires d'améliorer la mise en œuvre effective des Éléments critiques de supervision de la sûreté et de la facilitation.
- Programme d'assistance en matière de sûreté de l'aviation de la France à l'Afrique (ASACA) qui a pour objet de dispenser des cours de formation en sûreté dans 17 États dans les domaines de la supervision et de l'exploitation;
- Projet européen d'amélioration de la sûreté de l'aviation en Afrique, exécuté par l'IATA;
- OACI et Gouvernement canadien : Renforcer la gestion de l'identification et la sûreté des titres de voyage dans le Sahel et les États voisins, projets de renforcement des capacités (12 pays bénéficiaires);
- Projet de sûreté "CASE" (2016-2019), une initiative européenne tendant à renforcer la sûreté de l'aviation civile.

2.5.3 Afin d'obtenir des données factuelles et authentiques permettant d'élaborer des programmes de formation, le Comité directeur du Plan SECFAL AFI a approuvé des activités en vue de procéder à une analyse des besoins en renforcement des capacités dont s'inspireront les programmes et autres initiatives de formation à l'avenir en Afrique.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a) Noter la teneur de la présente note de travail;
- b) Donner des directives en vue de résoudre les problèmes énumérés ci-dessus;
- c) Encourager les États qui n'ont pas encore retiré de la circulation les passeports non lisibles à la machine à notifier la différence de la manière prescrite.
