



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

WINDHOEK, NAMIBIE, 4-8 Avril 2016

Point 3.2: Le Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation (RASFG)

GRUPE REGIONAL DE SÛRETÉ DE L'AVIATION ET FACILITATION EN AFRIQUE (RASFG-AFI)

(Note présentée par la CAFAC)

SOMMAIRE

La présente note fait le point sur la situation du Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation conformément à la décision de la Conférence des Ministres africains des transports de l'Union Africaine qui s'est tenue à Luanda, Angola, et à celle de la première réunion du Comité directeur d'AFI SEC-FAL

SUIT À DONNER: La suite à donner par la réunion figure au paragraphe 7.1.

RÉFÉRENCE(S):

- i) Déclaration sur l'élaboration d'une Feuille de route africaine sur la sûreté de l'aviation, Addis Abeba, 2007
- ii) Déclaration d'Abuja, Avril 2010
- iii) Feuille de route africaine sur la sûreté de l'aviation
- iv) Deuxième session de la Conférence des Ministres de l'Union Africaine chargés des transports, Luanda, Angola, Novembre 2014
- v) Documents de la 1^{ère} Réunion du RASFG-AFI, Septembre 2015

1. RAPPEL HISTORIQUE

1.1 L'analyse des résultats du Programme Universel d'audits de sûreté (USAP) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) après deux cycles a mis en exergue l'absence de mise en œuvre effective (LEI) des éléments critiques des systèmes de sûreté de l'aviation en Afrique. La situation est en-deçà de la moyenne mondiale, ce qui est une indication que de nombreux

États en Afrique sont confrontés à des défis importants pour superviser convenablement la sûreté de l'aviation et la facilitation.

1.2 Cette situation a des implications potentielles au niveau mondial, car tout incident transfrontalier de haute portée associé aux carences systémiques en Afrique mine la confiance au système de l'aviation civile internationale, ce qui a un impact négatif sur les économies nationales et mondiales. Les carences en matière de sûreté de l'aviation (AVSEC) ne devraient donc pas être traitées comme un défi africain, mais plutôt comme un problème mondial.

2. EFFORTS POUR RESOUDRE LA SITUATION

1.2 Des efforts partagés pour relever les défis de la sûreté de l'aviation en Afrique ont commencé en 2007, lorsque l'Union Africaine (UA), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ont organisé à Addis Abeba une conférence qui est convenue d'établir une Feuille de route pour résoudre les carences de sûreté de l'Afrique. Une autre résolution politique a pris corps en 2010 à la suite du complot de décembre 2009, lorsqu'un terroriste, dont le voyage a commencé en Afrique, a tenté de mettre feu aux explosifs qui étaient cachés sur lui au moment où l'aéronef s'approchait de sa destination aux Etats Unis. Une réunion au niveau ministériel qui s'est tenue après cet incident à Abuja en avril 2010 a adopté la Déclaration d'Abuja dans laquelle les Ministres ont proclamé la détermination des Etats africains à améliorer le niveau de sûreté de l'aviation.

2.2 En novembre 2011, la deuxième session de la Conférence des Ministres africains des Transports (CAMT 2) de l'UA tenue à Luanda, Angola, a, entre autres décisions, «entériné la mise sur pied d'un Groupe régional de la sûreté de l'aviation pour faciliter la mise en œuvre de la Déclaration d'Addis Abeba de 2007, de la Déclaration d'Abuja de 2010 et de la Feuille de route africaine sur la sûreté de l'aviation adoptées par les Ministres en charge de la sûreté de l'aviation».

2.3 Traitant des préoccupations et des doutes de la communauté internationale concernant la capacité de l'Afrique de résoudre la question de l'absence de mise en œuvre effective (LEI) ainsi que la résolution de la CAMT 2, la CAFAC a demandé à l'OACI une assistance technique pour une approche régionale visant à réduire les LEI de l'Afrique. L'OACI a répondu en proposant le Plan AFI SEC-FAL destiné à renforcer la sûreté de l'aviation dans la région AFI et à combler les écarts qui avaient notamment été constatés durant les deux cycles d'audits.

3. PLAN POUR LA SURETE ET LA FACILITATION EN AFRIQUE (AFI SEC-FAL)

3.1 Le Plan AFI SEC-FAL a été entériné par une Résolution de la 24^e session plénière extraordinaire de la CAFAC en juillet 2014. Les Etats membres ont défini plus avant l'initiative et ont pris la résolution d'intensifier leurs efforts pour renforcer la sûreté et la facilitation, et par la suite ils ont demandé à l'OACI d'approuver l'initiative SEC-FAL comme programme de l'OACI. Pour la mise en œuvre du Plan AFI SEC-FAL, un Comité directeur a été mis sur pied en vue d'élaborer et de superviser le plan de mise en œuvre, tandis que des rapports d'avancement devaient être envoyés régulièrement au Conseil de l'OACI.

3.2 La CAFAC a présenté une note de travail sur «la création du Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation» durant la première réunion du Comité directeur d'AFI SEC-FAL à Maputo, Mozambique le 18 mai 2015, dont la substance a été entérinée par le Comité directeur.

4. CREATION DU GROUPE REGIONAL DE SURETE DE L'AVIATION (RASFG-AFI)

4.1 La 12e réunion du Comité technique de la CAFAC, qui s'est tenue les 1^{er} et 2 novembre 2012 à Dakar, Sénégal, a décidé que la CAFAC devrait créer des groupes de travail dans les disciplines pertinentes de l'aviation pour assurer que l'Afrique soit prête et donne une réponse proactive aux problèmes d'aviation qui pourraient se poser sur le continent. Les divers groupes de travail, y compris le Groupe AVSEC, se sont réunis en juillet 2013 et ont élaboré des notes de travail de l'Afrique pour l'Assemblée de l'OACI (A38). Le Groupe de travail de la CAFAC sur la sûreté de l'aviation (AVSEC) a ainsi été formellement inauguré lors d'une réunion tenue à Dakar, Sénégal, les 19 et 20 mars 2015.

4.2 Rappelant la directive ministérielle sur la création du Groupe régional de sûreté de l'aviation (RASFG-AFI) et l'existence du Groupe de travail AVSEC de la CAFAC, il a été proposé que la création du RASFG-AFI reconnaisse ce dernier groupe pour que le Groupe de travail AVSEC de la CAFAC puisse être composé du noyau du RASFG-AFI et des autres experts de la sûreté de l'aviation et de la facilitation désignés dans la région AFI ainsi que des instructeurs et auditeurs certifiés par l'OACI comme experts¹ à court terme. La région AFI compte au total 71 instructeurs certifiés AVSEC de l'OACI et 39 auditeurs certifiés AVSEC de l'OACI, qui sont compétents et peuvent faire partie Groupe régional de sûreté de l'aviation (RASFG-AFI) comme l'ont demandé les Ministres à Luanda.

5. PREMIERE REUNION DU RASFG-AFI

5.1 Lors de la première réunion du Comité directeur (SC), la CAFAC avec l'assistance de l'OACI, a été chargée d'élaborer les termes de référence (TdR) et le programme de travail du RASFG-AFI. En outre, à la 13^e réunion du Comité du transport aérien de la CAFAC, les Etats membres ont demandé à la CAFAC d'assurer la participation des Etats à l'élaboration des TdR et du programme de travail du RASFG. C'est dans cet esprit que la CAFAC a convoqué la réunion du Groupe de travail régional de sûreté de l'aviation à son siège à Dakar du 15 au 17 septembre 2015 pour que les Etats puissent avoir la possibilité de participer à l'élaboration des TdR et du programme de travail.

5.2 Quarante-sept (47) représentants de 21 Etats et organisations internationales (CAFAC, OACI et ASTC Dakar) ont pris part à la réunion. La Transport Security Administration (TSA) des Etats Unis a également participé à la réunion comme Etat partenaire non-africain.

5.3 Les projets de TdR ont été examinés et des contributions ont été faites, lesquelles ont par la suite été adoptées par la réunion. Le projet de programme de travail de RASFG-AFI a également été examiné et cinq (5) domaines prioritaires ont été identifiés et adoptés pour l'intervention des équipes d'experts avec des qualifications et des critères suggérés pour l'équipe d'assistance technique. A la suite de cette réunion, la CAFAC a fait deux fois le suivi auprès des Etats membres, en leur rappelant de désigner des membres pour faire partie du Groupe conformément aux termes de référence et aux critères établis.

6. PROPOSITION

6.1 La sûreté suit toujours de près les meilleures pratiques de la sécurité. La réunion des Ministres africains qui s'est tenue à Abuja, Nigeria, en juillet 2012, a abouti à l'adoption de la Déclaration sur les cibles de sécurité de l'aviation, qui ont été entérinés par les Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'UA en janvier 2013. La mise en œuvre de cette Déclaration continue de contribuer grandement à l'amélioration de la performance de la sécurité en Afrique à travers le Plan

AFI et le CIS AFI. Ainsi, en s'alignant à cette meilleure pratique, il est proposé que le RASFG-AFI suive le processus du CIS AFI et du Plan AFI durant sa phase de développement pour engager effectivement les organisations internationales et régionales, ainsi que les Etats membres.

7. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

7.1. La réunion est invitée à:

- a) Prendre acte de la présente note de travail
- b) Demander que la meilleure pratique en matière de sécurité soit adaptée à la sûreté de l'aviation, tel que présenté ci-dessus.