

Prière de remplacer la note C-WP/14181 par le texte ci-joint.



NOTE DE TRAVAIL

CONSEIL — 203^e SESSION

Question 52 : Intervention illicite dans l'aviation civile internationale et ses installations et services

INITIATIVE AFI POUR LA SÛRETÉ ET LA FACILITATION

(Note présentée par le Secrétaire général)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note propose que l'OACI collabore avec les États à une initiative visant à renforcer de manière durable la sûreté et la facilitation du transport aérien en Afrique (Région AFI). Une telle collaboration favoriserait le développement socio-économique des États en stimulant entre autres le commerce et le tourisme internationaux. L'initiative proposée, appelée Sûreté/Facilitation AFI (AFI SECFAL), s'inspire du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI), créé en 2007 pour améliorer la sécurité dans l'ensemble de l'Afrique. Le Plan AFI est vu comme un modèle pour une nouvelle initiative focalisée sur le renforcement de la sûreté et de la facilitation de l'aviation, un des objectifs stratégiques de l'OACI pour le triennat 2014-2016, au niveau régional.

Suite à donner : Le Conseil est invité :

- a) à examiner les défis auxquels les États africains sont confrontés dans les domaines de la sûreté et de la facilitation, et l'engagement renouvelé proposé par l'Initiative AFI SECFAL pour réaliser une mise en œuvre renforcée ;
- b) à approuver l'Initiative AFI SECFAL en tant que programme de l'OACI ;
- c) à demander au Secrétaire général de rendre compte de l'avancement de la mise en œuvre de l'Initiative AFI SECFAL au cours de la 204^e session.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique C — <i>Sûreté et facilitation</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Aucune ressource supplémentaire n'est nécessaire.
<i>Références :</i>	C-WP/13145 C-WP/12957 C-DEC 183-7 C-DEC 181/5 Doc 10022, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 4 octobre 2013)

1. GÉNÉRALITÉS

1.1 L'analyse des constatations du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI et de renseignements provenant d'autres sources met en évidence l'urgente nécessité d'une initiative régionale coordonnée et soutenue visant à renforcer la mise en œuvre de la sûreté (AVSEC) et de la facilitation (FAL) de l'aviation sur le continent africain. La sûreté de l'aviation en Afrique se caractérise en général par des carences persistantes et systémiques aux chapitres de la réglementation, de la supervision et de l'exploitation, lesquelles carences entraînent une mise en œuvre défectueuse et une atténuation des risques insuffisante. Les difficultés englobent une législation nationale faible, les arrangements de gouvernance, une infrastructure et des services inadaptés ou inefficaces, des fonds insuffisants et un manque de personnel qualifié. De plus, l'aviation civile en Afrique est aux prises avec de graves problèmes de facilitation qui nuisent à l'efficacité et à la qualité des services aériens.

1.2 Une analyse des résultats de l'USAP après deux cycles a fait ressortir le niveau élevé de non-mise en œuvre effective (LEI) des éléments cruciaux d'un système de supervision de sûreté de l'aviation en Afrique. Notamment, ce niveau est nettement inférieur à la moyenne mondiale, ce qui signifie que de nombreux États ne sont pas capables d'assurer une supervision appropriée de la sûreté de l'aviation. Le problème est aggravé par la précarité de l'environnement de sûreté, l'existence de zones de conflit et la présence de groupes de terroristes, d'insurgés et de criminels transnationaux, sur un continent où plusieurs États doivent combler d'importantes lacunes pour respecter de façon satisfaisante les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

1.3 La situation en Afrique pourrait avoir des incidences sur le plan mondial. Tout incident transfrontalier à grand retentissement lié à des carences systémiques en Afrique minera la confiance dans le système de l'aviation civile internationale, ce qui affectera les économies nationales et mondiale. En conséquence, il faudrait traiter les carences AVSEC de la Région AFI non seulement comme un problème africain mais aussi comme un problème mondial.

1.4 Il importe que les difficultés AVSEC de l'Afrique soient résolues de manière progressive et durable pour éviter d'entraver le développement économique, en particulier le tourisme et le commerce internationaux, et garantir la pérennité des améliorations. Des solutions durables peuvent favoriser la stabilité politique et sociale dans la région tout autant que l'activité économique. Il faut donc aussi s'occuper des questions de facilitation, comme la coordination, au niveau des États, des entités chargées des divers aspects de la facilitation, de la mise en œuvre du Programme d'identification des voyageurs (TRIP) de l'OACI et de l'échange de renseignements préalables concernant les passagers.

2. ÉTAPES POLITIQUES ET AIDE À LA MISE EN ŒUVRE

2.1 Il y a eu plusieurs initiatives de politique visant à renforcer la sûreté de l'aviation en Afrique.

2.2 Un effort concerté pour surmonter les défis de l'Afrique en matière de 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. La volonté politique s'est raffermie en 2010, à la suite d'un complot survenu en décembre 2009, dans le cadre duquel un terroriste parti d'Afrique a tenté d'allumer des explosifs dissimulés sur lui pendant que l'aéronef approchait de sa destination aux États-Unis. Une réunion de niveau ministériel tenue à Abuja en avril 2010 a proclamé la détermination des États africains à améliorer le niveau de sûreté de l'aviation (Déclaration d'Abuja). L'année suivante, l'OACI organisait la Conférence régionale sur la sûreté de l'aviation, à Dakar (Sénégal), afin de

promouvoir la mise en œuvre à l'échelle de l'Afrique de la déclaration de 2010 de l'Assemblée de l'OACI sur la sûreté de l'aviation ; la conférence a adopté une déclaration commune en vue de la poursuite des mesures, sous les auspices de l'OACI, pour renforcer la sûreté de l'aviation. En novembre 2011, la conférence ministérielle de l'UA, tenue à Luanda (Angola), est notamment convenue de créer un groupe régional de sûreté de l'aviation pour faire avancer la résolution des carences en matière de sûreté.

2.3 Parmi les autres faits nouveaux notables figurent l'établissement par l'UA du Centre africain d'études et de recherche sur le terrorisme (CAERT), les efforts permanents du Comité des Nations Unies contre le terrorisme (CTC) et les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations Unies. Les États-Unis ont lancé deux programmes pour le renforcement de la sûreté de l'aviation en Afrique (*Safe Skies for Africa* et *Last Point of Departure*).

2.4 Un certain nombre de projets d'assistance de toutes tailles et d'activités ayant pour but de renforcer la capacité AVSEC et de résoudre les carences en matière de sûreté et de facilitation ont été coordonnés ou exécutés par l'OACI, des États et des organisations, et d'autres sont planifiés. On peut citer entre autres les projets complets menés dans le cadre du Plan national d'amélioration de l'OACI, le renforcement de programmes nationaux concernant les documents de voyage et les frontières, le renforcement des capacités d'États émergents, et l'assistance pour l'atténuation des risques liés aux systèmes antiaériens portables (MANPADS). De plus, l'OACI a produit des orientations pertinentes et soutenu des centres de formation à la sûreté de l'aviation en Afrique.

3. ÉVOLUTION RÉCENTE

3.1 Étant donné ce qui précède, l'Initiative AFI SECFAL a été présentée à la réunion AFI sur la sûreté de l'aviation tenue à Dakar (Sénégal) le 28 mai 2014 comme un mécanisme pratique ayant pour objectif de renforcer la mise en œuvre de la sûreté et de la facilitation en Afrique. Les États africains ont approuvé la proposition à l'unanimité et demandé à la CAFAC, l'agence spécialisée de l'Union africaine pour le transport aérien, d'être un élément moteur de l'initiative.

3.2 La présentation de la proposition à la réunion AFI de mai 2014 sur la sûreté de l'aviation a attiré 180 participants représentant des États, des organisations régionales et internationales et l'industrie. Des partenaires clés du développement, à savoir la Belgique, l'Union Européenne, EUROCONTROL et l'Association du Transport Aérien International, de même que des représentants de la Chine, de la République de Corée et de la Turquie, ont salué la proposition et confirmé une volonté d'accroître leurs efforts pour la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique.

3.3 L'Initiative AFI SECFAL a été approuvée par une résolution de la 24^e session plénière extraordinaire de la CAFAC, qui a eu lieu à Dakar du 1^{er} au 4 juillet 2014. Les États membres ont défini plus avant l'initiative, résolu d'intensifier leurs efforts pour renforcer la sûreté et la facilitation de l'aviation et demandé à l'OACI d'approuver l'Initiative SECFAL en tant que programme de l'OACI.

3.4 Pour réaliser les objectifs AFI SECFAL, il sera nécessaire de suivre en permanence l'évolution de l'initiative au moyen d'indicateurs de performance clairs. Les bureaux régionaux de l'OACI joueront un rôle important à travers leur engagement continu auprès des États africains et en aidant à évaluer le taux d'amélioration. Par ailleurs, la méthode de surveillance continue de l'USAP permettra au Secrétariat de l'OACI d'observer et de documenter la mise en œuvre concrète des normes applicables. Les progrès de l'Initiative AFI SECFAL seront aussi mesurés en fonction de la cadence de mise en œuvre des plans d'action correctrice, de l'incidence des activités de formation, de l'examen des incidents de sûreté de l'aviation, du nombre d'États africains dont le cas sera déféré à la Commission

d'examen du suivi et de l'assistance de l'OACI ou qui présenteront des préoccupations significatives de sûreté (SSeC) non résolues, ainsi que du nombre d'États qui atteindront les cibles AVSEC et FAL.

3.5 Fait plus important encore, les États africains considèrent le leadership de l'OACI comme étant indispensable au succès de toute initiative axée sur l'amélioration de la sûreté et de la facilitation de l'aviation en Afrique. Le Secrétariat de l'OACI est le mieux placé pour ce rôle d'importance cruciale.

4. LA VOIE À SUIVRE POUR AVANCER

4.1 Eu égard aux défis urgents et à toutes les déclarations de volonté politique, en particulier la Déclaration d'Abuja de 2010, la feuille de route convenue à Abuja et les résultats de la 24^e session plénière extraordinaire de la CAFAC, une nouvelle initiative destinée à faire avancer la mise en œuvre de la sûreté et de la facilitation de l'aviation en Afrique est appropriée et opportune.

4.2 L'Initiative AFI SECFAL comprendra plusieurs stratégies pour atteindre cet objectif, les États africains et l'OACI unissant leurs forces. L'OACI jouera un rôle de premier plan en galvanisant l'action sur les activités AFI SECFAL, en partenariat coordonné avec la CAFAC, l'Union africaine, les États africains et les bailleurs de fonds. De plus, d'étroites consultations seront nécessaires avec l'industrie, les collectivités économiques régionales et les programmes internationaux tels que le Nouveau partenariat pour le développement de l'Afrique. Les États africains resteront responsables de la mise en application des SARP sur la sûreté et la facilitation de l'aviation, conformément aux obligations qui leur incombent au titre de l'Annexe 17 — *Sûreté* et de l'Annexe 9 — *Facilitation*.

4.3 La nouvelle initiative nécessitera de généreuses contributions de ressources — tant humaines que financières. Les catalyseurs potentiels comprennent les États africains aussi bien que la CAFAC, les institutions qui bénéficieraient de résultats positifs et les États et organisations donateurs non africains, de même qu'une mobilisation continue par l'OACI de son Programme ordinaire, ainsi que des contributions volontaires et en nature. Les rôles des parties prenantes participantes devront être définis clairement si on veut optimiser les compétences et les ressources mises à disposition pour l'Initiative AFI SECFAL et les répartir de manière efficace et opportune. Un groupe régional de sûreté de l'aviation (RASeG), à mettre sur pied, pourrait contribuer à cette tâche permanente. Des ressources supplémentaires ne seront pas nécessaires pour ce qui est du rôle de chef que l'OACI jouera, dans le cadre duquel le Conseil assurera une supervision et le Secrétariat, la coordination et la fourniture de l'assistance, la gestion du programme et la fourniture d'experts techniques.

4.4 Les livrables à court, moyen et long terme seront définis en temps utile, le but final étant de prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile tout en favorisant l'efficacité des mouvements de passagers et de biens. Dans l'immédiat, priorité sera donnée à la résolution des préoccupations significatives de sûreté et d'autres problèmes à haut risque. L'objectif à moyen terme est d'accroître la sûreté de l'aviation dans tous les États africains pour qu'elle atteigne au moins le niveau mondial moyen défini par les résultats de l'USAP, tandis que pour le long terme, l'objectif est de remédier de façon durable à toutes les carences en matière de sûreté.

4.5 Pour procéder à la mise en œuvre de l'Initiative AFI SECFAL, un comité directeur sera créé, composé de membres représentant les États (notamment tous les États africains qui contribuent aux travaux du Groupe d'experts AVSEC), le Secrétariat de l'OACI, les organisations régionales et la collectivité des bailleurs de fonds. Le comité établira un plan de mise en œuvre, en supervisera l'avancement et fera rapport au Conseil sur une base régulière.