



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

(WINDHOEK, NAMIBIE, 4-8 avril 2016)

**Point 1.2 de l'ordre du jour: Activités de la Commission africaine de l'aviation civile dans le
domaine de la sûreté et de la facilitation de l'aviation en Afrique**

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

(Note présentée par la CAFAC)

SOMMAIRE

Cette note de travail présente l'état de la sûreté et de la facilitation de l'aviation en Afrique et met en exergue les principaux défis à relever.

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

RÉFÉRENCES:

- i. Déclaration sur l'élaboration d'une feuille de route concernant la sûreté de l'aviation en Afrique, Addis Abeba, Éthiopie, 2007.
- ii. Déclaration d'Abuja, Avril 2010.
- iii. Feuille de route de la sûreté de l'aviation en Afrique.
- iv. 3^{ème} Réunion du Groupe de travail de la CAFAC sur la sûreté de l'aviation.

1. INTRODUCTION

1.1 Diverses initiatives ont été prises et des Déclarations adoptées au titre des efforts tendant à améliorer la sûreté de l'aviation en Afrique. Il s'agit de la Déclaration d'Addis Abeba de 2007 sur l'élaboration d'une feuille de route concernant la sûreté de l'aviation en Afrique, suivie de la Déclaration d'Abuja adoptée le 13 avril 2010 par les Ministres africains en charge de la sûreté de l'aviation. La Conférence régionale sur la sûreté de l'aviation tenue à Dakar en octobre 2011 a reconnu formellement le rôle de chef de file de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation et a insisté sur la nécessité d'une collaboration renforcée en vue de l'amélioration de la sûreté en Afrique.

1.2 Il convient de noter que malgré les énormes progrès enregistrés pour remédier aux carences dans le domaine de la sûreté de l'aviation énumérées dans les feuilles de route précitées, il existe encore des domaines importants qui gagneraient à être améliorés.

1.3 La CAFAC a organisé du 10 au 12 février 2016 à son siège à Dakar (Sénégal) une réunion du Groupe de travail sur la sûreté de l'aviation en prélude à la 27^{ème} réunion du Groupe d'experts AVSEC de l'OACI. Cette réunion avait pour objet de passer en revue les notes de travail AVSEC préparées par la CAFAC au nom des États africains. À cette réunion, en tant que groupe de réflexion de la Commission, le Groupe de travail a fait des contributions devant être soumises à l'examen des Ministres africains lors de la présente Conférence ministérielle.

2. DÉBAT

Le Groupe de travail AVSEC a examiné l'état de la sûreté et de la facilitation de l'aviation en Afrique. Il a mis en exergue les défis ci-dessous en tant que certaines des questions devant être débattues lors de la réunion de haut niveau afin de solliciter l'appui des Ministres au moment de s'attaquer à ces problèmes :

2.1. Contrer les menaces nouvelles et émergentes, y compris les menaces au sein même de l'industrie aéronautique:

Même si la vérification des antécédents est obligatoire, l'on note que les récents actes de sabotage dirigés contre les aéronefs semblent être liés à des menaces venant de l'intérieur pouvant découler d'une piètre vérification ou d'une absence de contrôle soutenu. Une menace de l'intérieur est un risque occasionné par un agent chargé du filtrage sûreté, par un employé, un vendeur, un entrepreneur, un membre d'équipage, l'employé d'un organisme gouvernemental ou le personnel chargé de l'application des lois à un aéroport qui se sert de sa position de confiance, de ses connaissances et de son accès pour commettre avec intention délictueuse un acte complaisant ou qui trahit l'ignorance ou une infraction contre l'aviation civile. L'une des façons de contrer une telle menace tel que prescrit par l'OACI, c'est la vérification des antécédents du personnel aéronautique à l'aéroport, une telle vérification doit être revue par chaque État membre pour assurer un contrôle soutenu. Ainsi, les questions de menaces nouvelles et émergentes commandent un renforcement des capacités et une amélioration des vérifications d'antécédents et un suivi continu afin de contrer de façon proactive des menaces venant de l'intérieur et ce, de façon proactive.

2.2. Renforcement des capacités du personnel AVSEC et rétention dudit personnel:

Investir dans le renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation doit être considéré comme une priorité. Assurément, l'Afrique est actuellement bien lotie avec de nombreux spécialistes en sûreté de l'aviation qu'il convient de retenir. Ces derniers devraient former un pool d'experts qui pourraient assurer la formation d'agents de sûreté de l'aviation en région AFI en vue d'une plus grande efficacité. Par conséquent, le renforcement des capacités du personnel de sûreté de l'aviation et les mécanismes de rétention dudit personnel appellent le soutien des États.

2.3. Mise en oeuvre des aspects sûreté de l'Annexe 9:

Il est important que les États se conforment aux exigences de l'OACI quant à la nécessité de délivrer des documents de voyage lisibles à la machine (MRTD), qui comprennent les visas, les passeports lisibles à la machine, etc. Actuellement, il y a des États africains qui n'ont pas pu respecter la date limite fixée pour la délivrance des MRTD. Inévitablement, les ressortissants de ces États auront des problèmes lors des voyages internationaux et les avantages procurés par les MRTD lors des contrôles aux frontières seraient ainsi limités.

2.4. Sûreté du fret aérien:

L'actuelle menace à l'aviation civile de par le monde appelle le renforcement des régimes de fret étant donné que les États ou groupes d'États imposent diverses exigences telles que ACC3 introduit par l'UE, les exigences américaines de la TSA, etc. Par conséquent, les États gagneraient à prêter attention à la sûreté du fret aérien en investissant dans les équipements de filtrage de fret et en se conformant aux prescriptions de l'OACI en la matière afin de sauvegarder l'exportation des produits africains.

2.5. Concept de Sûreté Une Escale/One Stop:

Les filtrages multiples des passagers et des articles/bagages de cabine sur des vols évoluant en Région AFI peuvent être réduits si les États concluent des accords multilatéraux portant sur les procédures de filtrage. Cela allégerait la charge de travail et accroîtrait l'efficacité du Groupe régional AFI de sûreté et de facilitation de l'aviation (RASFG-AFI) lors des missions CAFAC et servirait à éviter une duplication de contrôles sécuritaires superfétatoires et à promouvoir une facilitation rapide des passagers.

2.6. Modernisation des équipements de sûreté:

Les types d'équipements acquis par les États membres doivent correspondre aux menaces prévalant dans ces États vu qu'il est nécessaire d'acquérir des équipements de filtrage pouvant détecter des explosifs (liquides, en poudre, classiques ou autres engins explosifs improvisés).

2.7. Gestion des risques et partage des renseignements:

La vulnérabilité et les évaluations des menaces doivent s'opérer aux aéroports de temps à autre et les résultats doivent être partagés entre États au plan bilatéral afin de contrer toute menace identifiée dont l'autre État pourrait être l'objet. Toutefois, il semble y avoir des contraintes en matière d'évaluation des risques et des menaces. Par conséquent, il est demandé à l'OACI et aux partenaires AFI de fournir une assistance technique à cet égard.

2.8. Coordination et recours au pool d'experts en Afrique:

La CAFAC et les bureaux régionaux de l'OACI en Afrique disposent d'une base de données sur les experts AVSEC de la Région qui peut servir pour les missions et les formations offertes par la CAFAC afin d'aider les États dans les audits préalables, l'élaboration de plans d'action ou l'élimination de toutes carences conformément à l'Annexe 17, aux SARP et aux dispositions sur la sûreté de l'Annexe 9.

2.9. Détachement des experts en vue de renforcer la CAFAC:

La CAFAC a un besoin criant de détachement par les États d'experts en sûreté et facilitation de l'aviation devant lui permettre de coordonner effectivement les divers besoins des 54 États membres. En fait, la Commission ne dispose actuellement que d'un seul expert détaché par l'Afrique du Sud alors que les responsabilités sont énormes. Cela étant, la CAFAC sollicite que États africains l'aident dans l'accomplissement de sa mission par le détachement ou l'affectation temporaire d'experts.

2.10. Absence aux réunions AVSEC:

Les experts en sûreté de la plupart des États africains ne prennent pas souvent part aux réunions régionales et internationales sur la sûreté et la facilitation de l'aviation, et plus grave encore aux réunions du Groupe d'experts AVSEC de l'OACI ni aux réunions des groupes de travail. Cette faible participation et l'absence de participation entraînent des problèmes lorsqu'il s'agit de défendre les positions de l'Afrique au niveau de ces tribunes, d'où une faible mise en œuvre des mesures convenues à ces occasions qui est à l'origine des carences constatées dans le domaine de la sûreté et de la facilitation en région AFI.

2.11. Réseau des points de contact (PoC) en sûreté de l'aviation:

Le programme de réseau des points de contact AVSEC de l'OACI offre divers avantages, notamment le partage de renseignements sur la menace en temps réel permettant de contrer de telles menaces dans les États membres de l'OACI. Par conséquent, les États sont invités à adhérer à ce réseau afin de bénéficier des avantages qu'il procure.

2.12. Homologation à temps des règlements:

Pour que les Résolutions de l'UA deviennent effectives, leur homologation et leur appropriation à temps s'imposent, notamment en ce qui concerne les stratégies et les politiques en matière de sûreté et de facilitation qui doivent profiter aux États et leur permettre de se conformer aux SARP de l'OACI.

3. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION

3.1. La réunion est invitée à:

- a) Noter la teneur de la présente note de travail; et
- b) Donner des directives pour relever les défis énumérés ci-dessus suivant la recommandation du Groupe de travail de la CAFAC sur la sûreté de l'aviation.
