



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

A35-WP/253  
EX/104, EC/43  
29/9/04  
Français seulement

## ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF ET COMMISSION ÉCONOMIQUE

- Point 14 :** Sûreté de l'aviation  
**Point 16 :** Amélioration de la supervision de la sécurité  
**Point 27 :** Réglementation des services de transport aérien international et résultats de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien

#### MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME COMMUN DU TRANSPORT AÉRIEN DES ETATS MEMBRES DE L'UNION ECONOMIQUE ET MONETAIRE OUEST AFRICAINE (UEMOA)

(Note présentée par les États membres de l'Union économique  
et monétaire Ouest africaine)

#### NOTE D'INFORMATION

La présente note d'information donne un aperçu de la mise en œuvre du programme commun du transport aérien des Etats membres de l'UEMOA, particulièrement en présentant la réalisation de quatre projets relatifs à la régulation économique du transport aérien, au statut des Administrations de l'Aviation Civile et au renforcement de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile.

Conformément aux articles 4, 101 et au Protocole Additionnel n°2 du Traité de l'UEMOA, dans le cadre de la mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro de 1999, les Etats membres de l'Union (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo) ont adopté le 27 juin 2002 un programme commun du transport aérien.

L'objectif de ce programme commun est de désenclaver le territoire de l'Union et de contribuer au développement sûr, ordonné et efficace du transport aérien des Etats membres de l'UEMOA, conformément aux normes édictées par l'OACI.

Il comprend 24 projets dont (08) actions prioritaires à réaliser dans la période 2002-2005 :

- La mise en place d'un projet COSCAP pour la supervision de la sécurité aérienne, transition vers la création d'une Agence communautaire de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile ;
- L'élaboration d'un cadre juridique communautaire du transport aérien ;

- Le statut juridique approprié, l'autonomie financière et de gestion aux Administrations de l'Aviation Civile ;
- Le financement du développement du transport aérien ;
- La création d'une banque de données ;
- Le mécanisme de coordination de la sûreté par la mise en place d'un pôle d'expertise ;
- Le développement des ressources humaines en quantité et en qualité ;
- La mise en place d'un Comité Régional de Coordination, de suivi et de contrôle.

Les Etats membres de l'UEMOA ont confié à la Commission, les missions de coordination, de suivi, d'évaluation et de recherche de financement pour la mise en œuvre du programme commun du transport aérien.

Pour mener à bien ces missions, la Commission a prévu de mobiliser ses propres ressources et aussi de s'adresser à l'OACI, aux bailleurs de fonds et aux partenaires au développement qui l'ont toujours soutenu dans la réalisation de ses chantiers.

## **I – MISE EN PLACE D'UN CADRE DE REGULATION ECONOMIQUE DU TRANSPORT AERIEN**

L'objectif d'un cadre juridique communautaire de régulation économique est d'établir les règles du jeu pour une concurrence loyale et non-discriminatoire entre les opérateurs du transport aérien, tout en assurant la protection des droits des usagers et l'amélioration de façon durable de la desserte aérienne des Etats membres.

A cet effet, trois (03) paquets de textes communautaires ont été élaborés.

Le premier paquet de textes du cadre juridique communautaire du transport aérien, adopté en 2002, est relatif à l'accès de la profession de transporteur aérien, aux droits de trafic aériens, au régime des tarifs ainsi qu'aux enquêtes sur les accidents et les incidents graves dans l'aviation civile.

Le second paquet de textes, adopté en 2003, concerne la responsabilité des transporteurs aériens, les compensations aux passagers pour refus d'embarquement, annulation et retard important de vol, les créneaux horaires et l'assistance en escale.

Le troisième paquet de textes du cadre juridique communautaire porte sur l'élaboration d'un code communautaire de l'aviation civile, en cours de validation par les Etats membres de l'UEMOA.

Un projet de Règlement sur les exemptions en matière de transport aérien à la législation communautaire de la concurrence du 23 mai 2002, a été également élaboré en 2003 et sera finalisé en décembre 2004.

## II – ADOPTION D'UN STATUT APPROPRIÉ POUR LES ADMINISTRATIONS DE L'AVIATION CIVILE

Les études réalisées par la Commission ainsi que les audits effectués par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et par la Federal Aviation Administration (FAA) ont mis en évidence les insuffisances des Administrations de l'Aviation Civile en Afrique : difficultés pour recruter et retenir des techniciens de haut niveau et pour mobiliser des ressources financières suffisantes pour les besoins en locaux, en documentation, de formation et de recyclage du personnel, d'élaboration de la réglementation, de contrôle des opérateurs et des prestataires du transport aérien , etc.

En vue de lever ces contraintes, avec l'appui technique de la Direction Générale de l'Aviation Civile française, la Commission de l'UEMOA a élaboré un projet de Directive portant statut approprié pour les Administrations de l'Aviation Civile qu'elle a fait valider par un atelier et une réunion d'Experts sectoriels avant de le soumettre à l'appréciation des Ministres chargés des Transports, lors de leur session tenue à Cotonou le 03 juillet 2004.

Le Conseil des Ministres statutaire a ensuite adopté à Lomé le 17 septembre 2004, la Directive n°01 /2004/CM/UEMOA portant statut des Administrations de l'Aviation Civile des Etats membres de l'Union.

L'objectif général de cette Directive est de renforcer les capacités des Administrations de l'Aviation Civile, afin qu'elles assurent efficacement les missions régaliennes des Etats membres, en matière de réglementation et de contrôle, notamment dans les domaines de la sûreté et de la sécurité.

### **Economie de la Directive**

La Directive demande aux Etats membres de l'UEMOA de conférer, au plus tard le 31 décembre 2005, un statut d'Etablissement Public doté de la personnalité juridique et jouissant de l'autonomie financière et de gestion, aux Administrations de l'Aviation Civile.

La Directive assure l'harmonisation des législations nationales par les dispositions essentielles suivantes :

- *les missions* de l'Administration de l'Aviation Civile, placée sous la tutelle technique du Ministre chargé des Transports et sous la tutelle financière du Ministre chargé des Finances, sont centrées sur celles régaliennes de réglementation et de contrôle dévolues par l'Etat dans le domaine de l'aviation civile ;
- *l'organisation* de l'Administration de l'Aviation Civile est basée sur le fonctionnement des deux organes ci-après :
- + *le Conseil d'Orientation et de Contrôle* ( composé d'administrateurs provenant, notamment des ministères chargés de l'Aviation Civile, des Finances, de la Défense et de la sécurité pour un mandat de trois ans renouvelable une fois) chargé de l'orientation, du suivi et du contrôle des activités de la Direction Générale ;
- + *La Direction Générale* assumée par un *Directeur Général* nommé par Décret sur proposition du Ministre chargé de l'aviation civile, en raison de ses compétences et de son expérience dans le domaine de l'aviation civile.

- *les ressources financières* sont constituées, entre autres, par la dotation budgétaire de l'Etat, les redevances aéronautiques et extra-aéronautiques, notamment celles relatives au survol, à l'atterrissage, au balisage, au stationnement, aux passagers, à la sûreté, au carburant, au fret, etc., les produits des prestations pour services rendus, des redevances des concessions du secteur aérien, les prêts, subventions et legs ;
- *le fonctionnement administratif, comptable et financier* est défini de façon à assurer la bonne gouvernance, un contrôle transparent et efficace ainsi que des conditions de rémunération permettant de recruter et de maintenir des cadres de haut niveau.

Il est attendu que cette Directive contribue à la mise en place dans la zone de l'UEMOA des Administrations de l'Aviation Civile, compétentes et capables de respecter et de faire respecter les normes et pratiques recommandées de l'OACI en vue de réduire les incidents et accidents aériens.

### III – **PROJET COSCAP POUR LA SUPERVISION DE LA SECURITE AERIENNE, TRANSITION VERS LA CREATION D'UNE AGENCE COMMUNAUTAIRE DE LA SURETE ET DE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE**

Le bilan établi par l'OACI et la FAA en matière de supervision de la sécurité aérienne en Afrique, indique à des degrés divers, les carences suivantes :

- l'inadaptation de la réglementation ;
- la faiblesse des capacités des Administrations de l'Aviation Civile ;
- la détérioration et/ou le mauvais fonctionnement des équipements, matériels, état de dégradation avancée des infrastructures aéroportuaires et installations techniques de l'aviation civile ;
- la prolifération de compagnies aériennes avec des aéronefs mal entretenus ;
- l'insuffisance des ressources financières pour assurer la mise aux normes OACI.

La Commission de l'UEMOA a élaboré de concert avec l'OACI, le document-cadre du projet COSCAP qui a été soumis à l'examen et à l'approbation des Experts sectoriels et des Ministres chargés des Transports des Etats membres à Lomé le 29 novembre 2002.

Le 05 mars 2003 a été signé le Protocole d'accord pour la mise en œuvre du projet COSCAP entre la Commission de l'UEMOA et l'OACI.

Les 1<sup>er</sup> et 02 avril 2004, s'est tenu à Dakar une réunion de coordination avec les bailleurs de fonds et les partenaires au développement en vue de la mise en œuvre du projet COSCAP.

#### **Justification**

Pris individuellement, aucun Etat membre de l'UEMOA n'est à même de satisfaire de manière adéquate aux obligations de supervision de la sécurité aérienne découlant des normes de la Convention de Chicago et de ses Protocoles annexes ; d'où, tout l'intérêt de se regrouper et de mettre en commun les moyens.

C'est pourquoi les Etats africains dans le cadre du NEPAD et du Mémoire de mise en œuvre de la Décision de Yamoussoukro par 23 pays de l'Afrique occidentale et centrale, ont retenu la réalisation de projets COSCAP.

Le projet COSCAP, développé avec succès par l'OACI dans différentes parties du monde (Asie, Amérique Latine, etc) est le gage, aux yeux des bailleurs de fonds et des partenaires au développement, de la volonté politique clairement engagée des Etats membres de l'UEMOA de respecter les normes et pratiques recommandées de l'OACI.

### **Champ d'application**

Le champ d'application du projet COSCAP pour la supervision de la sécurité aérienne concerne les annexes à la Convention de Chicago ci-après indiquées :

- Annexe 1 : licence du personnel aéronautique (pilotes, stewards, hôtesses, mécaniciens au sol, contrôleurs aériens) ;
- Annexe 6 : exploitation technique des aéronefs,
- Annexe 8 : navigabilité des aéronefs,
- Annexe 14 : certification des aérodrômes.

### **Objectifs**

Les objectifs visés par le projet COSCAP sont de renforcer les capacités des Administrations de l'Aviation Civile dans le but de prévenir les accidents aériens en neutralisant les facteurs de risque provenant des défaillances humaines et techniques.

### **Fonctionnement**

Le Bureau de la Coopération Technique (TCB) de l'OACI assure la supervision du projet COSCAP en relation avec la Commission de l'UEMOA

Un Comité de Direction, composé des Directeurs et Directeurs Généraux des Administrations de l'aviation Civile et des représentants de la Commission, des bailleurs de fonds, des partenaires au développement et des industriels du secteur, assure le rôle de conseil d'administration du projet COSCAP.

La direction du projet sera assurée par un Comité de gestion chargé du suivi et de l'exécution des décisions du Comité de Direction.

Un Coordonnateur technique, expert international de haut niveau, est chargé de la mise en œuvre de la réglementation technique (élaborée dans le cadre des AAMAC), de la formation du personnel et de la mise en œuvre du programme d'audits, de contrôles et d'inspections.

Il est attendu que le mécanisme du projet COSCAP facilite l'émergence rapide d'une Agence communautaire pour la sûreté et la sécurité de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA, en vue d'améliorer de façon durable la sécurité du transport aérien.

### **Financement**

Le montant du projet COSCAP est estimé à 3 328 600 dollars US, soit environ 2,5 milliards FCFA en 2002. La réalisation du projet COSCAP est prévue sur une période de trois ans.

A ce jour, les annonces de contribution au projet COSCAP s'élèvent à 1,513 milliards de francs CFA, répartis comme suit :

- Coopération française : 1.000.000 d'euros soit 655.957.000 FCFA,
- Union européenne : 500.000 euros soit 327.978.500 FCFA,
- UEMOA: 443.000.000 FCFA, représentant la quote-part des Etats membres en 2003 et 2004,
- IFFAS: subvention de 107 140 dollars US Dollars. Il faut noter et encourager la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), opérationnelle seulement depuis janvier 2004, mais qui s'impose déjà comme un instrument exemplaire de financement de la sécurité du transport aérien.

Différentes Institutions dont, Transports Canada, la Federal Aviation Administration (FAA), l'U.S.Trade and Development Agency (US-TDA), la Banque Africaine de Développement (BAD), la Banque Mondiale, Boeing et Airbus ont exprimé leur souhait de participer au projet COSCAP.

#### **IV – PROJET DE RENFORCEMENT DE LA SURETE DE L'AVIATION CIVILE PAR LA MISE EN PLACE D'UN POLE D'EXPERTISE**

Les rapports établis par la Commission, les audits de l'OACI et de la FAA ont constaté en matière de sûreté de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA, les insuffisances suivantes :

- non-ratification des instruments pertinents au niveau international et/ou non-notification de différences à l'OACI ;
- absence ou non-application effective de programme de sûreté de l'aviation civile (PNSAC) : Comité National, comités d'aéroports, mesures d'urgences, exercices de gestion de crise...
- absence et/ou non-application effective de textes réglementant l'accès, la circulation des personnes et des véhicules à l'intérieur des aéroports (port des badges, cartes d'accès, double flux des passagers à l'aéroport, clôture... etc.) ;
- manque et vétusté des équipements de contrôle (contrôlix, bagagix, détecteurs manuels, caméras de surveillance ... etc.

Suite aux attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis, l'OACI a pris en compte les préoccupations des Etats en matière de renforcement de la sûreté aérienne. A cet effet, une conférence ministérielle a été organisée en février 2002 à Montréal, qui a rendu obligatoire les audits de sûreté pour tous les Etats Membres de l'OACI.

Aussi, afin d'éviter une marginalisation des Etats membres de l'UEMOA dans l'industrie du transport aérien, la Commission, avec l'appui technique du Groupe AVSEC de l'OACI et l'assistance financière de la coopération française, a entrepris l'élaboration d'une législation communautaire répondant aux normes de l'OACI (Annexe 17 de la Convention de Chicago).

Il est prévu que les Experts des Etats membres examinent et valident à Niamey en novembre 2004, le projet de législation communautaire sur la sûreté de l'aviation civile élaboré avec le concours de quatre experts régionaux.

L'objectif poursuivi est de renforcer les normes de sûreté pour remédier aux insuffisances constatées par la définition d'une réglementation commune, la formation d'inspecteurs et d'auditeurs agréés par le programme AVSEC OACI pour dynamiser les structures nationales de sûreté (Comité national, comités d'aéroport, etc), la réalisation des audits, des contrôles des inspections et des exercices de gestion de crise.

Le résultat attendu est la mise en place dans la zone de l'UEMOA d'un dispositif juridique et opérationnel, avec la création à terme d'une Agence communautaire de la sûreté et de la sécurité de l'aviation civile, à même de prévenir et de réagir efficacement à tout acte d'intervention illicite pouvant saper la confiance des usagers dans le système et détruire l'économie du transport aérien (terrorisme, prise d'otage, sabotage... etc.).

L'amélioration de la sûreté aérienne et de la sécurité de l'aviation civile constitue un facteur déterminant pour rendre la zone UEMOA plus attractive pour toutes les compagnies aériennes et assurer le développement de l'industrie du transport aérien, et exercer un effet de levier sur le tourisme et le développement socio-économique de l'Union.