

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN :  
DÉFIS ET PROMESSES DE LA LIBÉRALISATION**

**Montréal, 24 – 29 mars 2003**

**Point 1 : Aperçu préliminaire**

**1.2 : Aspects de la libéralisation liés à la sécurité et à la sûreté**

**INCIDENCES DE LA LIBÉRALISATION EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ  
ET SÛRETÉ DE L'AVIATION**

(Note présentée par les États africains)\*

**SOMMAIRE**

La présente note pose la problématique de l'incidence de la libéralisation en matière de sûreté et sécurité de l'aviation. Elle analyse de manière approfondie cette incidence sous le triptyque :

- a) Libéralisation à promouvoir
- b) Sûreté à garantir
- c) Sécurité à assurer.

La suite proposée à la Conférence figure au paragraphe 4.

**RÉFÉRENCES**

Décision de Yamoussoukro  
Doc.9644 ATConf/4 – Rapport de la 4<sup>e</sup> Conférence de Transport Aérien

---

\* Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahariya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Liberia, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le secteur du transport aérien en Afrique est en pleine effervescence depuis quelques années en raison de la libéralisation qui a entraîné un accroissement du trafic. Cette croissance du trafic alliée à une augmentation du volume de l'activité aéronautique a une incidence sur les arrangements en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation.

## 2. ANALYSE

### 2.1 Politique africaine de libéralisation

2.1.1 La Décision relative à la mise en œuvre de la déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique, adoptée par les ministres chargés de l'aviation civile a été entérinée le 12 juillet 2000 par les Chefs d'État et de Gouvernement de l'OUA. Elle est entrée en vigueur le 12 août 2000.

2.1.2 En tout état de cause, la libéralisation a des incidences sur la sécurité et la sûreté de l'aviation. Aussi, l'Article 6.12 de la Décision de Yamoussoukro traite-t-il spécifiquement de cette question.

2.1.3 À travers les dispositions de l'article 6.12 de la Décision, les États réaffirment leurs obligations mutuelles de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite et de se conformer aux normes et pratiques recommandées de l'OACI dans le cadre de la supervision de la sécurité. Toutefois, le problème des normes et des contrôles sécuritaires est d'une complexité telle qu'il doit faire l'objet d'une coopération et d'un partenariat solide.

### 2.2 Sûreté de l'aviation

2.2.1 La Convention de Chicago définit la sûreté de l'aviation en son Annexe 17, comme étant une combinaison de mesures ainsi que des moyens humains et matériels visant la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

2.2.2 La protection de l'aviation civile internationale contre les menaces criminelles et terroristes demeure un énorme défi à relever pour tous les responsables de l'aéronautique civile.

2.2.3 Les événements du 11 septembre 2001 qui ont fortement ébranlé la confiance des consommateurs dans le transport aérien ont eu des répercussions désastreuses sur cette industrie. Ils constituent de ce point de vue une attaque sans précédent contre l'aviation civile internationale et qui appelait donc une réponse à la mesure de l'attaque. Il est tout à fait salutaire que celle-ci ne se soit pas fait attendre puisque lors de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (Montréal, 19 et 20 février 2002), la communauté aéronautique internationale a adopté des recommandations visant à renforcer la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, à travers notamment la création d'un programme universel de l'OACI d'audits de la sûreté de l'aviation, l'établissement de ce programme sous l'égide du mécanisme AVSEC de l'OACI, et le recours à l'assistance technique – pour les pays qui en ont besoin – pour remédier aux carences relevées lors des audits.

## 2.3 Sécurité de l'aviation

2.3.1 Les carences soulignées par l'ensemble des acteurs de l'aviation civile dans les pays en développement, en matière de sécurité portent généralement sur :

- a) l'absence, l'insuffisance ou l'obsolescence des cadres réglementaires ;
- b) l'absence ou l'insuffisance d'expertise technique, surtout dans le domaine de l'exploitation aérienne et de la navigabilité des aéronefs ;
- c) l'insuffisance des moyens financiers ;
- d) dans certains cas, la déficience de la chaîne de décision et l'insuffisance d'autonomie institutionnelle des autorités aéronautiques.

2.3.2 Le programme d'audits universels de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI portant sur les domaines couverts par les Annexes 1,6 et 8 de l'OACI (Licences du personnel, exploitation technique des aéronefs et navigabilité des aéronefs) a largement confirmé ces constats.

2.3.3 Au niveau national, l'amélioration de la supervision de la sécurité passe donc par une mise à niveau du cadre réglementaire et l'accroissement des ressources financières et humaines affectées à la supervision de la sécurité. Le renforcement des directions de l'aviation civile semble par conséquent incontournable tant du point de vue fonctionnel qu'opérationnel. Ce qui nécessite, en définitive des moyens importants dont ne disposent malheureusement pas les pays en développement, mais qui pourraient être recherchés à travers divers projets et mécanismes existants ou à créer.

## 3. CONCLUSION

3.1 La libéralisation est un fait acquis. Cependant, force est de reconnaître que dans nombre d'États en développement, beaucoup reste à faire, notamment dans le domaine de la sûreté et de la sécurité pour que ce processus inéluctable atteigne pleinement ses objectifs.

## 4. SUITE À DONNER

4.1 La Conférence est invitée à :

- a) Prendre acte de la note de travail ;
- b) Exhorter les États qui en ont les moyens à contribuer davantage au mécanisme AVSEC de l'OACI ;
- c) Recommander que les États, en particulier les pays en développement, reçoivent une assistance technique et financière dans le cadre de la coopération technique, pour qu'ils puissent appliquer des mesures correctives visant à remédier aux carences relevées lors des audits de sûreté ;

- d) Demander au Secrétariat de l'OACI de mettre en œuvre des projets COSCAP dans différents groupes de pays afin de corriger les faiblesses relevées au cours des audits de supervision de la sécurité.
- e) Exhorter les États, les organisations internationales, ainsi que les partenaires publics et privés liés à l'aviation civile internationale, à contribuer à la Facilité Financière Internationale pour la Sécurité de l'Aviation (IFFAS), récemment instituée par le Conseil de l'OACI.

— FIN —