



CONFERENCE MINISTERIELLE SUR LA SURETE DE L'AVIATION ET LA FACILITATION EN AFRIQUE

WINDHOEK, NAMIBIE, 4-8 avril 2016

Point 2.7: Point de vue de l'Association des compagnies aériennes africaines sur le renforcement de la sûreté de l'aviation et de la facilitation en Afrique

(Note présentée par l'AFRAA)

SOMMAIRE
La note de travail explique le point de vue de l'Association des compagnies aériennes africaines sur le renforcement de la sûreté de l'aviation et de la facilitation en Afrique.
SUITE A DONNER: a) Examiner les informations et évaluations présentées dans la présente note de travail; b) Adopter les recommandations présentées au paragraphe 3.1.
REFERENCE(S):

1. INTRODUCTION

1.1. Depuis les événements du 11 septembre 2001 à New York, il y a eu une augmentation substantielle des mesures de sûreté à l'échelle mondiale dans le but d'assurer la sécurité et la sûreté des personnes et du fret. Cependant, les règlements existants n'ont pas toujours apporté une valeur ajoutée en termes de sûreté; les mesures ne sont pas toujours proactives ou fondées sur une politique, et souvent elles ne tiennent pas compte de la situation sur le terrain. Etant donné l'augmentation prévue des flux de passagers et de fret, l'industrie aéronautique doit adapter et changer sa culture de sûreté de manière à suivre le rythme de l'environnement de voyage en évolution et des menaces terroristes agressives qui ne cessent de changer. La sûreté devrait être fondée sur la gestion des risques et les règlements ont besoin d'une approche proportionnée et raisonnable.

2. ANALYSE

2.1. Efforts de l'industrie

2.1.1. L'industrie continue de travailler avec les régulateurs sur des initiatives visant à renforcer et optimiser la sûreté du transport aérien, telles que l'approche axée sur le risque pour la sûreté des passagers, la reconnaissance mutuelle des mesures de sûreté qui conduit à la sûreté à une étape pour les passagers en transit, et la sûreté de la chaîne d'approvisionnement pour fret.

2.1.2. L'AFRAA estime que des programmes de sûreté cohérents et mutuellement acceptables à l'échelle mondiale, acceptés aussi bien par les régulateurs que par l'industrie, satisferont mieux les besoins de la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale.

2.1.3. Les objectifs du programme de sûreté devraient être fondés sur les résultats et non sur les processus de sûreté. Le programme de sûreté devrait toujours refléter la nécessité de traiter de l'intervention illicite des aéronefs ou des installations en se fondant sur l'évaluation de la menace et du risque ; il ne doit pas être utilisé pour satisfaire des objectifs administratifs.

2.1.4. Bien que l'AFRAA appuie les intentions d'un programme national de sûreté, il convient de souligner que les exigences du programme doivent en tous temps être pratiques, économiques et sans charge inutile pour l'exploitation de la compagnie. L'AFRAA demande instamment aux Etats de toujours consulter les parties prenantes de l'industrie de manière collaborative lors de l'élaboration de futures initiatives de réglementations et de politiques.

2.2. Passagers indisciplinés

2.2.1.1. Les passagers indisciplinés ou perturbateurs de compagnies aériennes deviennent une préoccupation croissante pour les transporteurs, car ils constituent un risque pour la sécurité et la sûreté de l'équipage et des autres passagers.

2.2.1.2. Le défi auquel est confrontée l'industrie pour traiter de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs est l'absence de mesures juridiques en raison, dans une large mesure, de la question de la compétence juridique. Les systèmes juridiques de nombreux Etats ne prévoient pas une compétence pour poursuivre une personne pour un délit qui n'a pas eu lieu sur leur propre territoire. Cela signifie qu'il est souvent impossible de porter des accusations contre un contrevenant si un délit n'a pas eu lieu dans un Etat qui n'est pas l'Etat d'arrivée et sur un aéronef qui n'est pas immatriculé ou exploité dans l'Etat d'arrivée.

2.2.1.3. En outre, même si des législations existent pour poursuivre le délinquant, de nombreux équipages préfèrent ne pas donner suite à la procédure, essentiellement pour éviter d'avoir à se présenter au tribunal pour des procédures judiciaires qui peuvent être longues. Les équipages ont tendance à hésiter parce que les procédures administratives de présentation de rapports et de dépositions après un vol long-courrier ne sont pas attrayantes.

2.2.1.4. L'AFRAA, tout comme l'IATA, et d'autres associations régionales de compagnies aériennes, demande aux Etats de ratifier le Protocole de Montréal de 2014. Ce protocole vise à dissuader des incidents de passagers indisciplinés et à promouvoir une expérience de voyage plus

sécuritaire pour tous en donnant aux Etats les outils nécessaires pour traiter de la question des passagers indisciplinés tout en préservant la discrétion des poursuites.

2.3. Système mondial de sûreté

2.3.1. L'aviation est une affaire mondiale et les aéroports ainsi que les compagnies aériennes à travers le monde sont des cibles importantes pour les terroristes. Par conséquent, la sûreté de l'aviation ne peut pas être réglementée uniquement à un niveau national. Il est donc nécessaire de s'assurer que les processus et les procédures de sûreté sont harmonisés au niveau mondial et régional sur toute la chaîne d'approvisionnement. À cet égard, toutes les parties prenantes doivent collaborer et coopérer étroitement pour renforcer l'efficacité du système de sûreté. Ceci assurera la sécurité et la sûreté du transport des passagers et du fret du point d'origine jusqu'à destination, tout en appréciant la nécessité de simplifier la complexité des procédures de sûreté pour les passagers et le fret.

2.4. Zones de conflit et sûreté de l'aviation

2.4.1. Nous connaissons bien certains incidents de sûreté majeurs et tragiques qui se sont produits récemment, notamment l'abattage du vol MH17 de la Malaysia Airlines au-dessus de l'espace aérien ukrainien le 17 juillet 2014, qui a entraîné la mort de 298 passagers et membres de l'équipage et la désintégration du vol 9268 de Metrojet au-dessus du Nord Sinaï le 31 octobre 2015 qui a causé la mort de 224 passagers et membres de l'équipage.

2.4.2. L'AFRAA se félicite des efforts faits par l'OACI après la tragédie du vol de la Malaysia Airlines pour élaborer des mesures visant à assurer la sûreté des aéronefs dans un espace aérien déclaré comme peu sûr. L'OACI a mis sur pied une équipe de travail sur les risques pour l'aviation civile dans les zones de conflit, dont le travail a été présenté à la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité en février 2015. Sur la recommandation de cette équipe de travail, l'OACI a conçu un recueil centralisé et informatisé pour des informations relatives aux risques pour l'aviation civile en provenance des zones de conflit, et a adopté la déclaration mondiale de l'OACI sur le contexte des risques, qui peut être utilisée par les Etats pour élaborer leurs évaluations nationales des risques.

2.4.3. Etant donné que les compagnies aériennes ont besoin d'informations à temps sur les risques et les menaces pour prendre des décisions sur les vols concernés, l'industrie doit partager et communiquer les informations sur le risque et la menace pour compléter les efforts des Etats. Nous pensons que l'industrie devrait établir un mécanisme d'échange des évaluations des risques sur les routes aériennes pour que les compagnies aériennes qui utilisent les mêmes routes puissent les prendre en compte lorsqu'elles évaluent la sécurité de leurs opérations.

2.5. Cyber sûreté

2.5.1. Les systèmes de technologie de l'information et de la communication des compagnies aériennes sont soumis à des mesures de sûreté pour protéger la confidentialité, l'intégrité et la disponibilité des informations qu'ils contiennent. Ceci est conforme aux normes internationales sur la sûreté du réseau et les systèmes d'information. Cependant, de nouvelles menaces relatives aux aéronefs fonctionnant avec les systèmes électroniques sont en train d'émerger.

2.5.2. De larges efforts sont entrepris à travers l'industrie pour mieux définir la cyber-menace, avec de différentes nouvelles approches et nouveaux cadres. La coopération entre les compagnies aériennes, les aéroports, les fournisseurs de services, les fournisseurs de systèmes, les fabricants d'équipements originaux, les régulateurs et l'OACI sera d'une importance capitale pour le succès de tous les efforts visant à lutter contre les cyber-menaces.

2.5.3. La Cyber sûreté avance très rapidement; toutes les mesures doivent donc être hautement adaptables à l'environnement. Une approche commune à la réglementation de la cyber sûreté sera nécessaire. Le partage de renseignements et de données sur les incidents à travers les frontières sera également d'une importance vitale pour se préparer et lutter contre les cyber-menaces.

3. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

3.1 La réunion est invitée à:

- a. Demander instamment aux Etats de consulter les parties prenantes de l'industrie de manière collaborative lorsqu'ils élaboreront des initiatives de réglementations et des politiques.
- b. Demander instamment aux Etats qui ne l'ont pas fait de ratifier le Protocole de Montréal de 2014 sur les passagers indisciplinés.
- c. Demander instamment à toutes les parties prenantes de collaborer étroitement et de coopérer pour renforcer le l'efficacité du système de sûreté.
- d. Demander instamment à toutes les parties prenantes de coopérer sous l'égide de l'OACI pour contrer les menaces visant la cyber sûreté .