



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 28 : Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne

RENFORCEMENT DE LA COOPÉRATION CIVILO-MILITAIRE DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION EN AFRIQUE

[Note présentée par 54 États contractants², membres de la
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail décrit les lignes directrices pour le développement de la coopération civilo-militaire dans la gestion de l'espace aérien utilisé pour les activités tant militaires que civiles de l'aviation dans la région Afrique-océan Indien (AFI).

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à prendre note de la nécessité de développer la coopération civilo-militaire dans la gestion de l'espace aérien ;
- à demander à l'OACI de promouvoir le concept et la mise en œuvre d'une « utilisation flexible de l'espace aérien » et le renforcement de la coordination civilo-militaire.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	Sécurité et Efficacité de la navigation aérienne.
<i>Références :</i>	Résolution A37-15 Doc 4444, <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM)</i> Doc 9854, <i>Concept opérationnel ATM mondiale</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Doc 9554, <i>Manuel concernant les mesures de sécurité relatives aux activités militaires pouvant présenter un danger pour les vols des aéronefs civils</i> Cir 330, <i>Coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien</i> Rapport APIRG/21

¹ Versions française et anglaise fournies par la CAFAC.

² Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, 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, Soudan du Sud, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 Il existe actuellement deux principaux usagers de l'espace aérien (aviation civile et militaire) dans le monde. Le secteur de l'aviation civile comprend les aéronefs privés, commerciaux ou d'État, dont l'activité principale est le transport, national et international, de fret et de passagers. L'aviation militaire comprend les aéronefs d'État utilisés pour des missions de transport, de formation, de sécurité ou de défense. Cependant, ces deux secteurs de l'aviation, essentiels à la stabilité du monde et de ses économies, ne peuvent généralement pas opérer simultanément dans le même bloc d'espace aérien, ce qui nécessite l'établissement de limites ou de ségrégations. Les États sont donc confrontés au défi de gérer leur espace aérien limité d'une manière qui tienne compte des besoins de l'aviation civile et militaire.

1.2 Le succès d'une telle gestion dépend de l'efficacité de la coordination, de la coopération et de l'interopérabilité des différentes fonctions.

2. ANALYSE

2.1 Constatant la nécessité d'un cadre international pour réunir les autorités civiles et militaires, le Forum mondial de l'OACI sur la gestion du trafic aérien civilo-militaire de 2009 a recommandé que l'OACI joue un rôle clé pour améliorer le niveau de coopération et de coordination.

2.2 Reconnaisant qu'une utilisation plus souple de l'espace aérien permettrait d'accroître la circulation aérienne civile et la circulation aérienne militaire axée sur les missions, le Forum a recommandé que les experts civils et militaires élaborent conjointement des conseils et des orientations sur les meilleures pratiques en matière de coopération civilo-militaire.

2.3 La question de la coordination civilo-militaire a été débattue au fil des ans à l'Assemblée de l'OACI et de nombreuses résolutions ont été formulées à ce sujet. Lors de sa 37^e session (28 septembre – 8 octobre 2010), l'Assemblée a formulé la Résolution A37-15, Appendice O, *Coordination et coopération de la circulation aérienne civile et militaire*.

2.4 La Circulaire 330, *Coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien*, élaborée par des experts des secteurs civil et militaire, fournit des orientations sur les pratiques réussies en matière de coopération civilo-militaire et des exemples. Elle reconnaît qu'une coopération réussie exige une collaboration fondée sur la communication, l'éducation, les relations partagées et la confiance mutuelle.

2.5 La réunion de l'APIRG/20, tenue à Yamoussoukro, République de Côte d'Ivoire, du 30 novembre au 2 décembre 2015, a formulé la Conclusion 20/12 sur la coordination et la coopération civilo-militaire, qui stipule qu'afin de faciliter la coopération civilo-militaire, les États doivent :

- a) envisager l'application des éléments indicatifs de l'OACI, y compris la Circulaire 330, et partager ces éléments avec leurs homologues militaires ;
- b) adopter une approche d'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA) en établissant des zones interdites restreintes ou dangereuses de telle sorte qu'elles soient établies temporairement, en tenant compte des besoins de l'aviation civile ;
- c) établir un cadre juridique pour soutenir une coordination efficace entre les autorités civiles et militaires ;

- d) intégrer l'élément de coopération civilo-militaire dans le programme de formation du personnel des services civils et militaires de la circulation aérienne ;
- e) vérifier en permanence l'existence de zones interdites, réglementées ou dangereuses conformément à la Recommandation 2/21 du LIM/AFI (1988).

2.6 Afin de promouvoir la coopération civilo-militaire, conformément aux recommandations du Forum mondial de la gestion du trafic aérien sur la coopération civilo-militaire (2009) et approuvées par l'Assemblée de l'OACI (octobre 2010) qui a formulé la Résolution A37-15, deux ateliers ont été organisés dans la Région AFI, du 25 au 28 novembre 2013 à Nairobi, Kenya et du 26 au 28 mai 2015 à Niamey, Niger.

3. CONCLUSION

3.1 Compte tenu de ce qui précède et assurer une meilleure coopération entre les autorités civiles et militaires dans le domaine de la gestion de la sécurité du trafic aérien, les actions suivantes devraient être mises en œuvre :

- a) l'établissement et la mise en œuvre de modules de formation spécifiques pour le développement de l'ATM dans un environnement mixte civil/militaire ;
- b) l'élaboration par l'OACI d'orientations supplémentaires sur l'utilisation souple de l'espace aérien et la création de groupes d'assistance à l'intention des États pour l'application du concept d'« utilisation flexible de l'espace aérien » et le renforcement de la coordination civilo-militaire ;
- c) en outre, des activités militaires soutenues par des drones sont constatées dans certains pays, ce qui exige la vigilance des services de la circulation aérienne et renforce la coopération civile et militaire pour assurer la sécurité et l'efficacité de l'aviation.