



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 4 : Mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne et rôle des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG)

4.4 : Mise en œuvre de procédures et de processus relatifs aux services de recherches et de sauvetage (SAR)

**PROCESSUS ET PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE
DES RECHERCHES ET DU SAUVETAGE (SAR)**

(Note présentée par le Secrétariat)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note donne un aperçu des améliorations qui sont nécessaires dans le domaine des recherches et du sauvetage (SAR) et de l'incidence du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS).

Suite à donner : La Conférence est invitée à adopter la Recommandation 4.4/x : Recherches et sauvetage (SAR) et Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS), présentée au paragraphe 3.1.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail concerne l'Objectif stratégique Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	<i>Incidences pour la communauté aéronautique :</i> L'amélioration du système SAR dans son ensemble dépend en grande mesure d'accords de coopération accrue qui auront des incidences financières minimales mais qui permettront de mieux utiliser les ressources existantes. La mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) sur le suivi des aéronefs et le suivi de la détresse aura une incidence importante sur l'équipement de bord et l'infrastructure au sol. <i>Incidences pour l'OACI (par rapport aux ressources actuellement prévues au budget du Programme ordinaire) :</i> Les activités de l'OACI dont il est question dans la présente note de travail se poursuivront sur le prochain triennat, et des ressources supplémentaires, financières et humaines sont nécessaires pour appuyer les efforts de l'Organisation dans les domaines hautement spécialisés liés aux SAR.
<i>Références :</i>	Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i>, Partie I — <i>Aviation de transport commercial international — Avions</i> Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i> Annexe 12 — <i>Recherches et sauvetage</i> Doc 9750, <i>Plan mondial de navigation aérienne</i> Doc 10075, <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 6 octobre 2016) GADSS Concept of Operation v 6.0

1. INTRODUCTION

1.1 La coopération et la collaboration régionales constituent le meilleur moyen de mettre en œuvre les processus et procédures de recherches et de sauvetage. La mise en œuvre des nouvelles normes sur la localisation d'un avion en détresse dans le cadre du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) renforcera la sécurité de l'aviation. Cependant, il faudra exploiter les renseignements supplémentaires rendus disponibles par le suivi des aéronefs pour améliorer plus avant les processus SAR et renforcer la coordination entre les divers acteurs SAR.

1.2 Les membres de la communauté aéronautique ont des attentes différentes concernant le système de navigation aérienne dans divers domaines de performances clés. Pour les recherches et le sauvetage (SAR), ces attentes sont extrêmement élevées, surtout en cas d'accident.

1.3 Les performances des SAR, bien qu'elles ne soient généralement mesurées qu'en période d'urgence, dépendent en large mesure de l'organisation des services SAR et des préparatifs entrepris avant toute intervention SAR, et elles dépendent beaucoup de la planification et de la coordination. Elles sont appuyées par des cadres de collaboration locaux, régionaux ou mondiaux qui visent à faire le meilleur usage de l'évolution du système de navigation aéronautique, sur la base de scénarios et d'exigences opérationnelles propres aux SAR. Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) peuvent orienter les plans nationaux, contribuant ainsi à la réalisation des performances mondiales. Les interventions des PIRG ont donc une incidence directe sur les SAR.

2. ANALYSE

2.1 **Stratégie globale : coopération et collaboration régionales**

2.1.1 À sa 38^e session, l'Assemblée a décidé (Résolution A38-12, Appendice H) que les États membres devraient rechercher, en coopérant avec les autres États et avec l'OACI, la délimitation la plus efficace des régions de recherches et de sauvetage et envisager au besoin la mise en commun des ressources disponibles ou l'établissement conjoint d'une organisation unique de recherches et de sauvetage pour assurer les services de recherches et de sauvetage dans les régions qui s'étendent au-dessus des territoires de deux ou plusieurs États ou au-dessus de la haute mer.

2.1.2 L'Assemblée a également décidé qu'il y aurait lieu de chercher des remèdes à toutes les lacunes dans la fourniture de services de recherches et de sauvetage efficaces, notamment au-dessus de la haute mer, au moyen de négociations avec les États qui pourraient être en mesure d'apporter une aide opérationnelle ou financière aux opérations de recherches et de sauvetage, en vue de conclure des accords à cet effet.

2.1.3 Les PIRG sont les mieux placés pour lancer les mesures demandées dans la Résolution A38-12. La coopération peut être lancée et renforcée au moyen de symposiums internationaux comme la Conférence de haut niveau sur l'amélioration des services de recherches et de sauvetage (SAR) en Afrique, qui s'est tenue du 10 au 12 avril 2017 à Lomé (Togo). L'organisation régionale des SAR doit être renforcée pour faire en sorte que lorsqu'un accident se produit, la recherche des survivants ne soit jamais gênée par des facteurs qui auraient pu être évités, par exemple au moyen de la conclusion d'accords régionaux de coopération.

2.1.4 Les accords de coopération peuvent porter sur divers niveaux des organisations intervenant normalement dans les SAR. Ces accords devraient être conclus au niveau des États ainsi

qu'au niveau opérationnel pour assurer la coopération entre les organes opérationnels, faisant intervenir au besoin les autorités militaires, qui jouent un rôle important dans les opérations SAR. On peut citer comme exemples de ces accords le plan de recherches et de sauvetage Asie-Pacifique (APAC), élaboré par l'équipe spéciale APAC SAR (APSAR/TF) et le groupe de travail APAC SAR (APSAR/WG), ou le plan SAR européen (EUR) élaboré par l'équipe spéciale EUR SAR/TF. Il peut aussi s'agir d'accords bilatéraux exhaustifs précisant les accords de coopération appuyant une coordination SAR globale.

2.1.5 La mise en œuvre des normes sur le suivi des aéronefs et la localisation d'un avion en détresse dans le cadre du GADSS donne à tous les PIRG l'occasion de réévaluer les accords et mécanismes régionaux de coopération liés aux SAR dans leurs régions. L'établissement de procédures et de processus tirant pleinement profit des nouvelles SARP de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie I — *Aviation de transport commercial international* — *Avions* facilitera les discussions et permettra de surmonter les lacunes de l'organisation SAR, particulièrement l'absence d'accords de coopération visant à faciliter l'organisation et la réalisation des opérations SAR. Ces accords garantiront un échange efficace d'information entre les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et les centres de coordination de sauvetage (RCC), ainsi qu'avec les autorités militaires.

2.2 **Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS)**

2.2.1 L'une des nombreuses raisons pour lesquelles le niveau de sécurité de l'aviation reste élevé est la volonté de tirer des leçons importantes d'événements rares. Les tragédies du vol 370 de la Malaysia Airlines et du vol 447 d'Air France ont mis en lumière les limites du système actuel de navigation aérienne, qui ont empêché l'identification et la localisation en temps utile d'aéronefs en détresse. Cela a sérieusement entravé les efforts de recherches et de sauvetage, les opérations de récupération et les enquêtes ultérieures sur les accidents.

2.2.2 Le GADSS et les normes de l'Annexe 6 sur le suivi des aéronefs cherchent à renforcer l'efficacité des services SAR actuels en visant un nombre important d'améliorations clés dans toutes les phases du vol et dans toutes les circonstances, y compris la détresse. Les exploitants d'aéronefs pourront tenir un état à jour de la progression des aéronefs et, en cas d'écrasement, déterminer s'il y a eu atterrissage forcé ou amerrissage forcé ; donner des renseignements sur la dernière position connue de l'aéronef qui aideront à rechercher rapidement les survivants et l'épave de l'aéronef ; et aider à récupérer les données de vol.

2.2.3 On aura besoin de dispositions et procédures supplémentaires pour appuyer les normes récemment adoptées sur le suivi des aéronefs, pour achever la mise en œuvre du GADSS et aussi pour faire en sorte que les services SAR puissent tirer pleinement profit de ces nouvelles sources d'information liée à la dernière position connue de l'aéronef. Il faudrait aussi tenir pleinement compte de l'incidence que les renseignements supplémentaires sur le suivi des aéronefs et le suivi de la détresse auront sur les phases d'alerte SAR. On trouvera des renseignements actualisés sur les activités GADSS sur le site : <https://www.icao.int/safety/globaltracking/Pages/Homepage.aspx>.

2.3 **Mise en œuvre du GADSS à l'appui des SAR**

2.3.1 Le GADSS améliorera l'efficacité des procédures d'alerte actuelles pour les SAR étant donné qu'il garantira que la position de l'aéronef soit communiquée, en temps normal, toutes les quinze minutes ou moins, et toutes les minutes lorsque l'aéronef est en détresse. Mais le GADSS facilitera aussi l'enquête sur l'accident, dont il permettra de déterminer rapidement le lieu, et il permettra donc aussi de récupérer plus rapidement les données de l'enregistreur de bord.

2.3.2 **Facteurs déterminants** — La capacité d'échanger des renseignements sur la position des aéronefs et de les mettre à disposition en temps utile dépend directement de la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) en général, et de l'information sur les vols et flux de trafic aérien pour un environnement collaboratif (FF-ICE) en particulier.

2.3.3 **Réseau/infrastructure d'appui** — La capacité d'échanger des renseignements sur la position des aéronefs entre exploitants d'aéronefs, ANSP et RCC, ainsi qu'avec les autorités militaires et d'autres acteurs, dépendra de l'existence d'un système de gestion de l'information qui garantira que les acteurs appropriés puissent disposer des données en temps utile.

2.3.4 **Considérations relatives au déploiement et à la mise en œuvre** — Les opérations SAR constituent souvent une intervention multinationale qui repose sur l'établissement de mécanismes de coordination solides au niveau des États, des ANSP et des RCC.

3. CONCLUSION

3.1 Les attentes en matière d'organisations SAR sont extrêmement élevées et leurs performances dépendent en grande mesure de l'organisation des services SAR et de la mise en œuvre d'une coopération et d'une collaboration régionales. La mise en œuvre des nouvelles normes à l'appui du GADSS aidera non seulement à renforcer davantage la sécurité de l'aviation, mais donnera aussi l'occasion de revoir et de renforcer les procédures SAR actuelles. La Conférence est donc invitée à adopter la recommandation suivante :

Recommandation 4.4/x : Recherches et sauvetage (SAR) et Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS)

Il est recommandé que la Conférence :

- a) prie instamment les États de revoir l'organisation actuelle de leurs services de recherches et de sauvetage (SAR) et d'établir des accords bilatéraux et régionaux facilitant la prestation des services SAR ;
- b) prie instamment l'OACI d'insister auprès des États sur l'importance de la mise en œuvre des dispositions des normes et PANS liées au suivi des aéronefs et à la localisation d'un avion en détresse qui appuient le Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) ;
- c) demande à l'OACI d'organiser des séminaires/ateliers régionaux SAR pour faciliter la mise en œuvre du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS).