



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)

**MISE EN ŒUVRE DE PROCÉDURES ET DE PROCESSUS RELATIFS
AUX SERVICES DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE (SAR)**

(Note présentée par les États-Unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note donne un aperçu des améliorations qu'il conviendrait d'apporter dans le domaine des services de recherches et de sauvetage (SAR) et des retombées du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS).

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver la Recommandation 4.4/x : SAR et GADSS figurant au paragraphe 3.1.

1. INTRODUCTION

1.1 Les processus et les procédures SAR gagnent à être mis en œuvre par le biais d'une coopération et d'une collaboration régionales, comme le précise l'Annexe 12 – *Recherches et sauvetage*. L'application de nouvelles normes relatives à la localisation d'un avion en détresse appuyant le Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) renforcera la sécurité de l'aviation, tant pour l'équipage et les passagers d'aéronefs commerciaux que pour les intervenants des services de recherches et de sauvetage (SAR). Cela dit, des interventions à la suite de certains incidents SAR et des audits menés au titre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité mettent en évidence de sérieux écarts en matière de capacité SAR ainsi que la nécessité d'améliorer la coopération et la collaboration entre les diverses parties prenantes SAR dans de nombreux États et régions.

1.2 Les performances des opérations SAR dépendent dans une large mesure de l'organisation des services SAR et des préparatifs préalables aux opérations et reposent sur la planification et la coordination des actions. Des cadres de collaboration locaux, régionaux et mondiaux appuient ces opérations sur la base de scénarios et d'exigences opérationnels SAR. Les Groupes régionaux de

planification et de mise en œuvre (PIRG) peuvent orienter les plans nationaux de mise en œuvre du système mondial SAR. Les mesures prises par les PIRG ont donc une incidence directe sur les SAR.

2. ANALYSE

2.1 À sa 38^e session, l'Assemblée de l'OACI 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 efficiente et la plus efficace des régions SAR 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.

2.2 Les PIRG sont les plus à même de prendre les mesures demandées dans la Résolution A38-12 de l'Assemblée. Des ateliers et des groupes de travail organisés dans les bureaux régionaux de l'OACI ont montré comment les régions peuvent mettre en place une coopération en leur sein et avec des régions adjacentes. La conclusion d'accords de coopération a été un élément commun à bon nombre de ces initiatives.

2.3 Les accords de coopération peuvent englober divers niveaux des organisations qui participent normalement à des activités SAR. Des accords devraient être conclus tant au niveau des États qu'au niveau opérationnel afin de garantir une coopération entre les unités opérationnelles faisant intervenir, s'il y a lieu, les autorités militaires, lesquelles jouent souvent un rôle important dans les opérations SAR. Il peut aussi s'agir d'accords bilatéraux complets énonçant des mécanismes coopératifs qui appuient une coopération et une coordination générales dans le domaine des SAR.

2.4 Pour l'ensemble des PIRG, la mise en œuvre du GADSS est l'occasion de réévaluer les accords régionaux et les mécanismes de coopération relatifs aux SAR dans leurs régions, ce qui favorisera les échanges et permettra de corriger les lacunes en matière d'organisation des SAR, notamment l'absence d'accords de coopération visant à faciliter l'organisation et l'exécution d'opérations SAR. De tels accords garantiront un échange efficace d'informations entre les organismes des services de la circulation aérienne (ATSU) et les centres de coordination de sauvetage (RCC), ainsi qu'avec les autorités militaires.

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

2.5.1 La mise en œuvre du GADSS se fait à court, à moyen et à long terme. Il comporte quatre objectifs de haut niveau, dont trois sont liés aux SAR : 1) Garantir la détection rapide des aéronefs en détresse (déclenchement rapide des opérations SAR) ; 2) Garantir le suivi des aéronefs en détresse et la localisation rapide et précise de la fin du vol (orientation précise des opérations SAR) ; 3) Permettre l'exécution d'opérations SAR efficaces et efficaces ; et 4) Garantir la récupération rapide des données des enregistreurs de bord.

2.5.2 Afin de réaliser les objectifs de haut niveau, le GADSS distingue trois fonctions précises : 1) Détection rapide des aéronefs en détresse (déclenchement rapide des opérations SAR) ; 2) Système autonome de suivi en cas de détresse (ADT) ; et 3) Localisation et récupération après la fin du vol.

2.5.3 La fonction « suivi des aéronefs » visant les vols d'aéronef réguliers n'introduit aucune modification des procédures actuelles d'alerte des services de contrôle de la circulation aérienne et deviendra applicable le 8 novembre 2018.

2.5.4 L'ADT peut avoir un important effet positif sur les SAR. La capacité ADT demeure en cours de développement et deviendra applicable le 1^{er} janvier 2021.

2.6 Divers documents de l'OACI visent le GADSS et la mise en œuvre de processus et de procédures SAR. Un aperçu de certains de ces documents est donné ci-après afin de montrer qu'il existe déjà une infrastructure sol de base permettant d'atteindre l'objectif du GADSS concernant l'échange d'informations et la notification d'alerte entre l'exploitant d'aéronefs, l'ATSU et le RCC. Ces documents de base de l'OACI comprennent :

2.6.1 **L'Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions**, Chapitre 6, section 6.18 : Localisation d'un avion en détresse ; et l'Appendice 9 et le Supplément K à l'Annexe 6, Partie 1 : selon l'amendement récemment apporté à l'Annexe 6 un aéronef en détresse doit transmettre des informations sur sa position, l'exploitant doit mettre ces informations à la disposition des organisations compétentes et les ATSU et les RCC doivent y avoir accès. Divers groupes d'experts de l'OACI continuent d'élaborer des éléments indicatifs et des procédures visant à mettre en œuvre ces normes et pratiques recommandées (SARP).

2.6.2 **L'Annexe 11 — Services de la circulation aérienne**, Chapitre 5 : Service d'alerte : Les organismes des services de la circulation aérienne doivent immédiatement avertir les RCC lorsqu'il est estimé qu'un aéronef est en difficulté. En outre, lorsque qu'un centre de contrôle régional ou un centre d'information de vol estime qu'un aéronef est dans la phase d'incertitude ou d'alerte, il en avisera, lorsque cela est possible, l'exploitant avant d'alerter le RCC. Si un aéronef se trouve dans la phase de détresse, le RCC doit en être avisé immédiatement.

2.6.3 **L'Annexe 12 — Recherches et sauvetage** : Les processus actuels des RCC sont établis conformément aux dispositions de l'Annexe 11 et de l'Annexe 12 de l'OACI et s'appliquent aux RCC aéronautiques. Comme il est précisé dans l'Annexe 11, Chapitre 5, l'ATSU doit avertir le RCC immédiatement lorsqu'il est estimé qu'un avion est en difficulté. Une fois que le RCC aura été avisé qu'un aéronef est en détresse, il prendra des mesures basées sur les procédures opérationnelles présentées dans l'Annexe 12. Le RCC doit en tout temps avoir des informations à jour accessibles immédiatement concernant sa région SAR, notamment les adresses des ATSU et les numéros de téléphone de tous les exploitants, ou de leurs représentants désignés, qui participent à des opérations dans la région. Le RCC responsable et l'ATSU connexe chargés de la région d'information de vol dans laquelle l'avion est exploité coordonnent leurs activités et travaillent en étroite collaboration. Si l'avion en détresse poursuit son vol et entre dans une autre région SAR, les activités de coordination peuvent être transférées à d'autres RCC et à leurs ATSU connexes.

2.6.4 **Le Concept d'opérations (ConOps) du GADSS** : Le ConOps du GADSS décrit, de manière évolutive, l'exécution à court, à moyen et à long terme de mesures ayant chacune des résultats positifs. Ce document énonce les exigences et les objectifs de haut niveau relatifs au GADSS indiqués plus haut.

2.6.5 **La fiche de tâches ANWP sur la mise en œuvre du GADSS** : La fiche de tâches ANWP V 4.0, approuvée par la Commission de navigation aérienne, donne une vue d'ensemble des travaux du Groupe consultatif sur le GADSS et présente le plan de travail de base dudit groupe et d'autres groupes d'experts de l'OACI. La fiche compte 14 tâches pour mener les travaux relatifs aux éléments indicatifs, aux procédures et aux éventuels amendements futurs de SARP de l'OACI durant les prochaines années. La dernière tâche s'applique expressément aux PIRG.

2.7 Mise en œuvre du GADSS à l'appui des SAR

2.7.1 La mise en œuvre du GADSS peut confirmer l'existence d'écarts importants en matière de capacité SAR dans de nombreuses régions et réaffirmer la nécessité de renforcer la coopération et la collaboration entre diverses parties prenantes dans plusieurs États et régions. L'efficacité de la communication actuelle des alertes aux services SAR devrait être améliorée par la prise de mesures dans un certain nombre de domaines clés tels que l'organisation générale des services SAR ou l'intervention rapide à une alerte de détresse. La mise en œuvre du GADSS renforcera l'efficacité générale des SAR pour l'équipage et les passagers d'aéronefs commerciaux et pour les intervenants des services de recherches et de sauvetage (SAR) en réduisant la zone de recherches et le temps nécessaire aux recherches.

2.7.2 La capacité d'échanger des informations sur la position des aéronefs entre les exploitants d'aéronefs, les ATSU et les RCC, ainsi qu'avec les autorités militaires et d'autres acteurs, reposera sur un système de gestion de l'information garantissant la mise à disposition rapide de données aux parties prenantes compétentes. L'infrastructure de base est en place et serait rendue davantage opérationnelle par la mise en œuvre d'une gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM). Il est nécessaire que les États, aux niveaux national et régional, assurent son efficacité et, s'il y a lieu, lui apportent des améliorations. Les opérations SAR, en particulier au-dessus de la haute mer, relèvent souvent d'une intervention multinationale fondée sur la mise en place de procédures de coordination et de coopération au niveau des États, des ATSU et des RCC.

2.8 L'OACI dispose de sources limitées en matière d'expertise sur les SAR. À bien des égards, dans les bureaux régionaux, le fonctionnaire chargé de l'ATM est surchargé. Outre l'unique expert technique au siège de l'OACI chargé de la question des SAR et assumant d'autres responsabilités, il existe un groupe permanent principal, le Groupe de travail conjoint de l'OACI et de l'Organisation maritime internationale sur les SAR (ICAO/IMO JWG). Le JWG se réunit annuellement. L'OMI a mis sur pied ce groupe conjoint pour servir d'organe consultatif permanent chargé de l'examen et de la modernisation de son Système mondial de détresse et de sécurité en mer. Le JWG pourrait jouer un rôle similaire dans la mise en œuvre du GADSS. De plus, certains membres du JWG pourraient apporter leur assistance de différentes manières, en participant par exemple à des réunions régionales de l'OACI, à d'autres forums régionaux et internationaux liés au GADSS, aux travaux de groupes d'experts compétents de l'OACI, entre autres.

2.9 Le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) (Doc 9750) oriente les États et les parties prenantes vers une interopérabilité des systèmes et une harmonisation des procédures. Les SAR et le GADSS devraient être intégrés au GANP. S'inscrivant dans l'élaboration de la sixième édition du GANP, le cadre des mises à niveau par blocs du système de l'aviation met en évidence des éléments et des catalyseurs qui permettent la réalisation d'améliorations opérationnelles. L'ajout au GANP des SAR en tant que bloc constitutif de base (BBB) et de fonctions GADSS permettra le déploiement d'efforts méthodiques et soutenus visant le renforcement des services SAR et la mise en œuvre exemplaire du GADSS.

3. CONCLUSION

3.1 La fourniture de services SAR efficaces dépend de leur organisation et de la mise en œuvre d'une coopération et d'une collaboration régionales. L'application de nouvelles normes à l'appui du GADSS contribuera à renforcer davantage la sécurité de l'aviation et fournira l'occasion d'examiner et

de renforcer les processus et procédures SAR actuels. La Conférence est invitée à approuver 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) charge l'OACI d'apporter une assistance accrue à ses bureaux régionaux, en particulier pour l'organisation et la tenue de séminaires et ateliers SAR régionaux visant à faciliter la mise en œuvre du GADSS et les efforts régionaux de coopération et de collaboration dans le domaine des SAR ;
- b) charge l'OACI d'élargir le rôle du Groupe de travail conjoint de l'OACI et de l'Organisation maritime internationale sur les services de recherches et de sauvetage (ICAO/IMO JWG) afin d'appuyer le GADSS et d'autres initiatives SAR ;
- c) charge l'OACI d'intégrer l'organisation des SAR et la description de toutes les fonctions du GADSS à la sixième édition du GANP.

— FIN —