



QUATORZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, Canada, du 26 août au 6 septembre 2024

Point 3 : Amélioration de la performance du système de navigation aérienne

3.1 Propositions visant à améliorer l'efficacité des services de navigation aérienne à l'appui du LTAG

LA COOPÉRATION CIVILO-MILITAIRE, UNE NÉCESSITÉ POUR UN ESPACE AÉRIEN FLUIDE.

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Cette note de travail met en lumière les développements liés à la coopération civilo-militaire dans la gestion de l'espace aérien utilisé pour les activités militaires et de l'aviation civile dans la région Afrique-océan Indien (AFI). Elle présente les expériences et les succès de l'Angola, de la République démocratique du Congo (RDC), du Ghana et de l'Afrique du Sud tout en faisant référence aux discussions et aux conclusions atteintes lors de la 26^e réunion du Groupe régional de planification et de mise en œuvre de la région Afrique-océan Indien (APIRG/26) sur l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA), en tenant compte des principales stratégies de coordination civile/militaire.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- prendre note du niveau des initiatives de coopération civilo-militaire déjà mises en œuvre dans la région AFI ; et
- encourager les États membres à envisager des dispositions similaires dans leurs juridictions qui faciliteraient la révision et la réduction des espaces aériens réglementés.
- encourager l'OACI et les États à créer des forums appropriés pour des discussions civilo-militaires de haut niveau afin de sensibiliser les parties aux risques de sécurité qui prévalent dans les espaces aériens appliquant le minimum de séparation verticale réduit (RVSM) en raison du non-respect des procédures et exigences en matière de RVSM.

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, équatoriale Guinée, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Mauritanie, Maurice, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-unie du Tazanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Togo, Tchad, Tunisie, Zambie, Zimbabwe.

1. INTRODUCTION

1.1 Plusieurs rapports d'agences de surveillance régionales (RMA) sur la sécurité de l'espace aérien au minimum de séparation verticale réduite (RVSM) et l'évaluation des risques de collision ont indiqué des cas de non-respect des niveaux de vol, notamment des passages à niveau inappropriés. Ces événements auraient impliqué des aéronefs civils pour lesquels la capacité ou l'approbation RVSM n'a pas pu être vérifiée en raison du manque de mise à jour par les États du statut d'approbation RVSM des flottes de leurs exploitants. En outre, plusieurs avions impliqués ont été déclarés en exploitation d'avions militaires ou d'État. Ces résultats soulignent la forte nécessité d'une collaboration plus étroite entre toutes les parties prenantes, y compris les militaires opérant dans l'espace aérien RVSM, afin de résoudre les problèmes identifiés. À cet égard, il est important d'organiser des plates-formes ou un forum approprié pour des discussions civilo-militaires de haut niveau afin de sensibiliser les parties aux risques de sécurité qui prévalent dans les espaces aériens RVSM en raison du non-respect des procédures RVSM. et les exigences.

2. DISCUSSION

2.1 La question de la coopération civilo-militaire a été discutée au fil des années au sein de l'Assemblée de l'OACI et plusieurs résolutions ont été formulées à ce sujet. Par exemple, lors de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI, tenue du 28 septembre au 8 octobre 2010, l'Assemblée a formulé la résolution A37-15, annexe O, « *Coordination et coopération du trafic aérien civil et militaire* ».

2.2 La circulaire *Coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien* (Cir 330), préparée par des experts des secteurs civil et militaire, fournit des orientations sur les pratiques réussies en matière de coopération civilo-militaire et fournit des exemples. Il reconnaît qu'une coopération réussie nécessite une collaboration basée sur la communication, l'éducation, les relations partagées et la confiance mutuelle.

2.3 La réunion 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 que :

Afin de faciliter la coopération civile/militaire, les États membres de l'AFI sont encouragés à :

- 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 manière 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 de la circulation aérienne civils et militaires ; et
- e) examiner en permanence l'existence de zones interdites, réglementées ou dangereuses conformément à la Recommandation 2/21 du LIM/AFI (1988).

2.4 Expérience angolaise : Depuis 2015, il existe un accord entre le fournisseur de services de navigation aérienne (ANSP) et l'Armée de l'Air, appelé « Accord d'opérations mixtes civiles et militaires », qui représente une grande avancée en termes de cadre de coopération et de collaboration dans la gestion de l'espace aérien, ainsi que des mécanismes pour garantir un service de recherche et de sauvetage bien organisé et efficace pour répondre aux incidents afin d'assurer la sécurité.

2.5 Expérience de la RDC : La RDC a signalé dans le document APIRG/26 WP/03A1 que le 10 septembre 2021, le Comité national de coopération civilo-militaire s'est réuni pour signer la marge minimale de franchissement d'obstacles (MOC), qui a ensuite été envoyé au gouvernement de la République et à l'OACI via son bureau régional Région Afrique occidentale et centrale (WACAF). L'utilisation flexible de la zone libre FZR4 par laquelle passe la route UA617 du service de la circulation aérienne (ATS) est un cas éloquent de coopération civilo-militaire en matière d'utilisation flexible de l'espace aérien congolais. Tant qu'aucun NOTAM restreignant les opérations des utilisateurs civils n'est émis, le trafic civil est autorisé à traverser cet espace aérien au-dessus du FL245.

2.6 Expérience du Ghana : Le Ghana a présenté dans APIRG/26 WP/03A2 la feuille de route et les étapes stratégiques de la formation du Comité de coordination civil/militaire en 2019, les expériences ultérieures dans sa mise en œuvre.

2.7 Expérience de l'Afrique du Sud : En Afrique du Sud, l'ANSP et son homologue militaire ont créé une plateforme d'engagement des dirigeants et une autre au niveau de la haute direction. Ensemble, ces deux entités tiennent des réunions de routine au sein du sous-comité exécutif et opérationnel pour discuter de questions d'intérêt commun ainsi que pour le partage d'informations. L'accord initial a été signé en 2000 et un accord de coopération révisé a été signé en juillet 2023. L'accord était axé sur la coopération et l'exploration de domaines dans le domaine de l'ATM en identifiant des projets dans l'exécution des mandats respectifs des organisations. L'espace aérien ne devrait pas être désigné comme un espace aérien purement civil ou militaire, mais plutôt être considéré comme un continuum dans lequel toutes les exigences des utilisateurs doivent être possibles. À cet égard, la mise en œuvre de l'utilisation flexible de l'espace aérien (Flexible Use of Airspace - FUA) a pris en compte les éléments suivants :

- a) la nécessité d'une coopération et d'une coordination civilo-militaire.
- b) les deux entités ont une compréhension approfondie de la FUA, une attitude et des informations correctes concernant les objectifs des deux organisations, un contact et une communication continus au niveau de la direction et de la haute direction ainsi que l'existence d'accords formels.
- c) l'armée s'est engagée à ce qu'avant de demander une FUA, il existe une nécessité opérationnelle d'utiliser l'espace aérien et qu'une attention particulière sera toujours accordée à l'impact sur les autres utilisateurs de l'espace aérien.
- d) une fois que la FUA négociée et convenue, les militaires doivent pouvoir utiliser cet espace aérien comme convenu. En d'autres termes, si l'armée a réservé un espace aérien, celui-ci doit être dégagé de tout autre trafic pour permettre un usage militaire.
- e) la division de l'espace aérien et les rôles des prestataires de services sont documentés et clairs pour tous les utilisateurs. L'espace aérien civil et militaire, lorsqu'il est proche, peut être délégué d'une organisation à une autre.
- f) l'ANSP prend en charge la fourniture du service pendant la fermeture du service militaire d'information de vol, après les heures de service de l'armée de l'air sud-africaine (SAAF).
- g) l'armée et l'ANSP ont conclu un accord commun de formation au contrôle d'aérodrome dans le cadre duquel le personnel civil peut être formé dans l'établissement de formation militaire. Cela augmente la capacité de formation des deux organisations.
- h) les contrôleurs d'aérodromes militaires peuvent également valider leurs qualifications dans des tours civiles.

- i) un accord de haut niveau a été conclu pour soutenir une stratégie nationale en matière de ressources ATM. Dans le cadre de cette stratégie, les outils de recrutement des deux organisations seront harmonisés. Le programme de formation pour les cours de contrôle des radars d'aérodrome et d'approche sera standardisé.
- j) les discussions en cours pour garantir l'intégration du système ATM, l'harmonisation des dépenses d'investissement et des acquisitions pour éviter la duplication dans le déploiement des ressources et la normalisation des équipements ATM étaient réalisables.

3. CONCLUSION

3.1 La réunion est invitée à prendre note du niveau de coopération civilo-militaire déjà mis en œuvre dans la région AFI, en particulier en Angola, en République démocratique du Congo, au Ghana et en Afrique du Sud, tel que capturé par APIRG/26. Les États membres sont invités à envisager des dispositions similaires dans leur pays qui verraient tous les espaces aériens réglementés actuels réexaminés et réduits. Bien que l'établissement d'une coopération civilo-militaire puisse poser des défis potentiels et perçus, les succès et les expériences partagées devraient motiver les États membres à mettre en œuvre avec succès la coopération.

— FIN —