



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 33 : Sécurité de l'aviation et surveillance et analyse de la navigation aérienne

SYSTÈME MONDIAL DE DÉTRESSE ET DE SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE : PERSPECTIVE D'AMÉLIORATION DES SERVICES SAR DANS LES RÉGIONS

(Présentée par 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)²)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La mise en œuvre des opérations SAR dans de nombreux États, particulièrement ceux en développement, parmi lesquels les États de la région AFI présente depuis de longues années des carences et des défis persistants auxquels la plupart des États n'arrivent pas à trouver des solutions et des réponses viables. Le nouveau concept d'opérations relatif au système mondial de détresse et de sécurité aérienne (GADSS) développé par l'OACI en collaboration avec l'industrie, va de toute évidence apporter une amélioration certaine au plan planétaire de la gestion des vols en situation anormale et en situation de détresse. La présente note analyse le GADSS et fait ressortir les aspects connexes dont la mise en œuvre correcte est susceptible d'aider les États contractants à améliorer le niveau d'efficacité des services SAR.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à:

- a) prendre note de l'appui des États membres de la CAFAC au concept opérationnel du GADSS et à sa mise en œuvre diligente ;
- b) demander à l'OACI d'accélérer l'élaboration, la publication et la vulgarisation des procédures d'application du GADSS ;
- c) demander à l'OACI de saisir l'opportunité lors de la mise en œuvre du GADSS pour initier d'intenses activités de sensibilisation à travers des programmes de formation et des projets pour l'amélioration des services SAR au sein des régions ;
- d) soutenir les initiatives de la CAFAC pour l'organisation d'une Conférence de haut niveau sur le SAR dans la région AFI, en collaboration avec l'OACI, l'Industrie et les partenaires internationaux ; et
- e) prier les États contractants d'appuyer les efforts que mène l'OACI, conjointement avec l'UIT, pour obtenir la protection des besoins de spectre pour l'aviation dans le cadre du Suivi mondial des vols (GFT) et de soutenir la position que l'OACI doit élaborer pour la prochaine CMR de l'UIT relativement aux questions d'importance cruciale pour l'aviation, parmi lesquelles la protection des besoins de l'aviation dans le cadre du GFT.

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.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.
<i>Références :</i>	Annexe 12 — <i>Recherches et sauvetage</i> Doc 10046, <i>Rapport de la deuxième Conférence de haut niveau de 2015 sur la sécurité</i> Rapport AHWG sur le GADSS Rapport HLSC2 Rapport APIRG 20 PLAN AFI Comité de pilotage : 16 ^e et 17 ^e réunions Conférence mondiale sur les radiocommunications – rapport 2015

1. INTRODUCTION

1.1 Au fil des années, de nombreuses tragédies touchant les opérations au sein de la région AFI et d'autres régions du monde, les plus récentes étant celles des vols MH370 et AF 447 ont révélé de graves failles des systèmes en appui aux SAR qui ont empêché l'identification et la localisation rapide des aéronefs en détresse ainsi que le déploiement efficace des services de recherches, de secours et de sauvetage.

1.2 En mai 2014, un groupe de travail ad hoc (AHWG) mis en place par l'OACI et un groupe de travail sur le suivi des vols (ATTF) créé par l'IATA ont travaillé ensemble pour mettre au point le concept d'opérations relatif à un système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS). Les États ont approuvé le concept GADSS à la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC2) qui s'est tenue du 2 au 5 février 2015 à Montréal.

1.3 La mise en œuvre du GADSS dans la région AFI et dans d'autres régions sera une opportunité importante pour améliorer l'efficacité des organisations SAR.

2. DISCUSSION

2.1 Le concept d'opérations GADSS

2.1.1 En complément aux documents OACI déjà existants dans le domaine, le Concept GADSS a identifié les difficultés actuelles sous quatre rubriques : les systèmes embarqués des aéronefs, les services de circulation aérienne (ATS), le système de recherches et de sauvetage (SAR), et la gestion de l'information (IM).

2.1.2 En vue de répondre à ces difficultés, le GADSS comprend les principales composantes suivantes:

- a) système de suivi des aéronefs ;
- b) système autonome de suivi des aéronefs en situation de détresse (ADT) ; et
- c) récupération des données de vol.

2.1.3 Ainsi la mise en œuvre du GADSS permettra d'améliorer la capacité des services SAR à déterminer rapidement un avion en situation de détresse, de le localiser et de porter secours aux survivants en cas d'accidents. En outre, en raison de la capacité du GADSS à fournir une zone de recherche réduite, l'ampleur des opérations SAR est limitée, ce qui entraîne une meilleure efficacité et un moindre risque pour les équipages SAR.

2.1.4 Il assurera également que les données de vol puissent être récupérées de manière efficace, ce qui permet une identification plus précoce de toutes les questions liées aux circonstances de l'accident.

2.2 Les Services SAR dans la région AFI

2.2.1 En région AFI, le manque de ressources continue de retarder la mise en œuvre de services SAR efficaces. Les insuffisances mises en lumière par l'APIRG et les audits OACI sont liées notamment à l'absence de : législation SAR; accords de coopération SAR ; mise en œuvre efficace des radiobalises de repérage d'urgence (ELT) 406 Mhz ; unités SAR adéquatement équipées ; personnel formé et qualifié en nombre suffisant ; exercices réguliers en SAR.

2.2.2 La fourniture de services SAR efficaces implique la mobilisation de moyens importants de l'État y compris ceux de l'Armée de l'Air, de la Marine et d'autres institutions et structures de l'État. En outre, les moyens des États voisins et d'autres organisations sont aussi susceptibles d'être impliqués dans les missions SAR. Aussi, y-a-t-il besoin d'une sensibilisation permanente à tous les échelons y compris les autorités au plus haut niveau.

2.2.3 En ce qui concerne les initiatives régionales, la seizième réunion du Comité Directeur du Plan régional de mise en œuvre de la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) tenue en novembre 2015 à Montréal a reconnu la nécessité d'une action urgente pour accroître la capacité des États AFI à fournir des services SAR efficaces et a recommandé que le SAR soit inclus dans les objectifs et indicateurs de performance ANS de la région AFI.

2.2.4 En outre, la 20^e réunion du groupe APIRG (Yamoussoukro, novembre 2015) reconnaissant l'importance et la nécessité d'améliorer les prestations des services SAR, a demandé à la CAFAC et l'OACI d'établir un cadre régional pour faciliter la coopération opérationnelle et l'efficacité des services SAR, l'établissement d'une équipe d'experts SAR et d'un projet d'appui au SAR.

2.2.5 De plus, APIRG/20 a adopté un ensemble d'indicateurs et objectifs clés de performance ANS AFI, dont l'exigence d'établir des organisations de recherches et sauvetage (SAR) efficaces et opérationnelles d'ici le 31 décembre 2016.

2.2.6 Le Comité directeur du plan AFI a approuvé lors de sa dix-septième réunion tenue le 30 juin 2016 à Malabo, un ensemble d'indicateurs et objectifs clés de performance ANS, dont le SAR ainsi que des projets de mise en œuvre pour aider les États dans les domaines de priorité clé.

2.2.7 La CAFAC a inclus dans son programme de travail pour 2017, l'organisation d'une conférence de haut niveau consacrée au SAR telle que recommandé à l'occasion du troisième symposium AFI sur la sécurité (Malabo, 28 juin 2016). La CAFAC a pris bonne note de l'appui fourni par l'OACI en vue d'améliorer les services SAR ainsi que la coopération entre les États et les régions grâce à un projet spécial de mise en œuvre (SIP) lors d'un atelier interrégional AFI/MID/APAC tenu aux Seychelles en juillet 2016.

2.3 **Avantages du GADSS**

2.3.1 Le GADSS représente pour le moment un concept général de haut niveau. Il vise notamment à s'assurer que les renseignements pertinents soient fournis en temps utile aux personnes idoines engagées dans les activités de recherches et sauvetage. Il en est de même pour les activités de récupération des données de vol, des enregistreurs de données de vol et d'enquêtes sur les accidents d'aéronefs. En outre, la mise en œuvre du GADSS permettra de réduire les coûts y afférant.

2.3.2 Les avantages liés à l'application des dispositions du GADSS bénéficieront à toutes les parties prenantes dans le monde, particulièrement les zones où les opérations SAR sont difficiles.

2.3.3 Les améliorations attendues du concept GADSS viendront essentiellement des systèmes de suivi des vols en situation normale et en situation de détresse.

2.3.4 En ce qui concerne le SAR AFI, en plus des améliorations opérationnelles attendues de la mise en œuvre du GADSS, il est à noter que la région AFI profitera de la publication et de la vulgarisation des dispositions du GADSS ; c'est aussi une opportunité pour sensibiliser les hautes autorités et toutes les parties prenantes au SAR.

2.4 **Questions relatives au spectre de fréquences GADSS**

2.4.1 La CAFAC a noté avec satisfaction l'implication de la Conférence mondiale des radiocommunications de 2015 (CMR-15) organisée par l'Union internationale des télécommunications (UIT) concernant l'allocation au Suivi mondial des vols (GFT) de la bande de fréquence (1090 MHz) pour les opérations spatiales ADS-B ainsi que l'inclusion à l'ordre du jour de la CMR-19 de l'UIT d'un point visant à faciliter le développement du système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS). Les États contractants sont priés de soutenir la position de l'OACI pour la CMR-19 de l'UIT ainsi que ses efforts menés en vue de garantir la protection des besoins de spectre pour l'aviation aux fins de communications entre réseaux associées au stockage à distance des informations de vol et de soutenir la position de l'OACI à soumettre à la CMR-19 de l'UIT.

3. **CONCLUSION**

3.1 En général les États présentent de nombreuses carences dans la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 12 relative à la fourniture des services de recherches et de sauvetage.

3.2 Au niveau régional, la CAFAC, et l'OACI par l'intermédiaire du groupe APIRG et du Plan AFI, collaborent pour améliorer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 12.

3.3 Il est attendu que la mise en œuvre du concept d'opérations GADSS se traduise en une réelle amélioration de l'efficacité des services SAR. Dans la région AFI et dans d'autres régions, sa mise en œuvre pourrait aussi être l'occasion de sensibiliser davantage les États à l'importance et la nécessité de mettre en place un système SAR efficace.

3.4 Compte tenu des avantages attendus de la pleine capacité opérationnelle du GADSS, la CAFAC et les États africains supportent et invitent la communauté de l'aviation à soutenir la position que va élaborer l'OACI pour la prochaine CMR UIT relative à des questions d'importance cruciale pour l'aviation, notamment la protection des besoins de l'aviation dans le cadre du Suivi mondial des vols (GFT).