



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

SUIVI DES AÉRONEFS EN SITUATION ANORMALE

(Note présentée par Singapour)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La proposition de concept révisé du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) comprend les éléments suivants : le suivi des aéronefs (en situation normale ou anormale), le suivi autonome en cas de détresse et la récupération des données de vol. Les amendements récents de l'Annexe 6, Partie I, de l'OACI portent sur ces éléments, à l'exception du suivi des aéronefs en situation anormale, qui sera traité par le Groupe consultatif sur le GADSS dans le cadre de ses travaux en cours. Selon le concept des opérations pour le GADSS, la mise en œuvre du suivi des aéronefs en situation normale est souhaitable mais dépend de la capacité de l'exploitant.

La présente note traite de l'importance du suivi des aéronefs en situation anormale et contient une recommandation visant à ce que l'OACI accélère l'élaboration d'éléments indicatifs à ce sujet. Cela aidera les États à déterminer les spécifications de performances (p. ex. les événements et facteurs déclencheurs) et à améliorer les procédures de coordination avec les équipes chargées des services de la circulation aérienne (ATS), celles chargées des services de recherches et de sauvetage (SAR) et d'autres, si lesdits États souhaitent mettre en œuvre le suivi des aéronefs en situation normale pour leurs exploitants.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note de l'importance du suivi des aéronefs en situation anormale ;
- b) à demander à l'OACI d'accélérer l'élaboration d'éléments indicatifs relatifs au suivi des aéronefs en situation anormale.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sécurité</i> .
<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note devraient être couvertes dans le projet de budget.
<i>Références :</i>	Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs GADSS — Concept des opérations (http://www.icao.int/safety/globaltracking/Pages/Homepage.aspx)

1. INTRODUCTION

1.1 En mai 2014, l'OACI a tenu une réunion spéciale réunissant des États, l'industrie et des spécialistes dans des domaines connexes afin d'élaborer dans les meilleurs délais des propositions concernant le suivi mondial des aéronefs. Cette réunion a recommandé l'élaboration d'un concept des opérations qui apporterait des précisions sur les objectifs du suivi des aéronefs, afin de veiller notamment à la disponibilité rapide des informations permettant d'appuyer les activités de recherches et de sauvetage, de récupération et d'enquêtes sur les accidents.

1.2 Le concept des opérations, aussi connu sous le nom de Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS), a par la suite été créé et entériné en février 2015 par la Conférence de haut niveau sur la sécurité de l'OACI. Le GADSS est composé des éléments de système suivants liés au suivi et au repérage des aéronefs :

a) Suivi des aéronefs (en situation normale et anormale)

Le suivi des aéronefs en situation normale vise à faciliter l'identification et le repérage rapides de l'avion. Cette tâche exige des exploitants qu'ils se dotent de la capacité opérationnelle leur permettant de suivre leurs avions au moyen de comptes rendus automatiques au moins toutes les quinze minutes.

En cas de situation anormale à bord, le système de suivi des aéronefs devrait être en mesure d'augmenter automatiquement son taux de comptes rendus en fonction de certains paramètres déclencheurs. Si les facteurs qui ont entraîné cette augmentation cessent d'exister, le taux de comptes rendus initial est rétabli (p. ex. à intervalle de quinze minutes ou moins).

L'Amendement n° 39 de l'Annexe 6, Partie 1 de l'OACI, qui traite des exigences relatives au suivi des aéronefs en situation normale, sera applicable le 8 novembre 2018.

b) Suivi autonome en cas de détresse

La possibilité de suivre un avion en détresse facilitera grandement d'une part la recherche et le repérage d'une épave et le sauvetage des survivants en cas d'écrasement, et d'autre part la récupération rapide des enregistreurs de vol pour les besoins des enquêtes sur les accidents. Une étude réalisée par le Groupe de travail sur la transmission déclenchée des données de vol à l'issue de l'enquête sur le vol 447 d'Air France a révélé que si les informations sur la position étaient transmises une fois par minute, le lieu de l'écrasement pourrait éventuellement être localisé dans un rayon de 6 NM dans environ 95 pour cent des cas.

L'Amendement n° 40 de l'Annexe 6, Partie 1, de l'OACI, qui traite du suivi autonome en cas de détresse, ne sera applicable qu'aux avions pour lesquels le certificat de navigabilité est initialement émis à compter du 1^{er} janvier 2021.

1.3 Les exigences relatives au suivi des aéronefs en situation normale seraient traitées par le Groupe consultatif sur le GADSS dans le cadre de ses travaux en cours. Selon le concept des opérations pour le GADSS, la mise en œuvre du suivi des aéronefs en situation anormale est souhaitable mais dépend de la capacité de l'exploitant aérien.

2. **IMPORTANCE DU SUIVI DES AÉRONEFS EN SITUATION ANORMALE**

2.1 Le suivi des aéronefs en situation anormale pourrait servir d'avertissement d'une situation de détresse en alertant l'exploitant chaque fois que l'avion se retrouve dans une situation incertaine. Une fois alerté, le centre de contrôle opérationnel de l'exploitant pourrait porter assistance pour remédier à la situation anormale avant que celle-ci ne s'aggrave et devienne une situation de détresse. Si la situation anormale ne peut être résolue, l'exploitant pourrait faciliter l'apport d'une assistance dans les meilleurs délais en agissant de manière coordonnée avec les services de la circulation aérienne (ATS) et les services de recherches et de sauvetage (SAR) compétents.

2.2 Un taux de comptes rendus plus élevé de suivi des aéronefs en situation anormale par rapport à celui effectué en situation normale pourrait éventuellement réduire la zone des recherches en cas d'écrasement, ce qui aiderait à localiser l'avion. L'installation de systèmes de suivi en cas de détresse n'étant pas obligatoire pour les avions livrés avant le 1^{er} janvier 2021, les exploitants pourraient voir des avantages à mettre en place des capacités de suivi des aéronefs en situation anormale pour combler cette lacune.

2.3 Il est donc probable que certains exploitants choisissent de mettre en œuvre le suivi des aéronefs en situation anormale en même temps que l'exigence relative au suivi des aéronefs en situation normale, à compter du 8 novembre 2018. Contrairement au suivi autonome en cas de détresse, dont les spécifications de performance pour les facteurs déclencheurs sont définies dans le document ED-237 de l'EUROCAE, il n'existe présentement aucune SARP ni orientation minimale concernant le suivi des aéronefs en situation anormale. Les exploitants doivent donc définir leurs propres facteurs déclencheurs, taux de transmission etc. En outre, il sera nécessaire d'établir des procédures de coordination entre l'exploitant et les services ATS et SAR compétents lorsqu'un aéronef se retrouve dans une situation anormale. De telles procédures alerteraient et guideraient les services ATS et SAR dans leur intervention suite à des demandes d'assistance transmises par des exploitants si la situation anormale se transforme en situation de détresse. Compte tenu de ce qui précède, il conviendrait que l'OACI accélère l'élaboration d'éléments indicatifs relatifs au suivi des aéronefs en situation anormale. Cela aiderait les États et leurs exploitants dans leur mise en œuvre du suivi des aéronefs.

2.4 La présente note a été présentée à la sixième Réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation – Asie et Pacifique (RASG-APAC/6), qui l'a approuvée.