



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

MISE EN ŒUVRE DES NORMES RELATIVES AU SYSTÈME MONDIAL DE DÉTRESSE ET DE SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE ET DE L'ANNEXE 12 CONCERNANT LA RECHERCHE ET LE SAUVETAGE

(Note présentée par l'Australie et coparrainée par l'Afrique du Sud et la Nouvelle-Zélande)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le Système mondial de détresse et de sécurité aérienne (GADSS) vise à améliorer la gestion des aéronefs dans les situations anormales et de détresse.

Respecter le délai de mise en œuvre mondiale, fixé au 1^{er} janvier 2021, du Système autonome de suivi en cas de détresse (ADT) une fois par minute pour certains aéronefs, représentera un défi pour tous les États de l'OACI, y compris l'Australie. Certaines technologies et certains matériels requis pour la composante ADT sont toujours en cours de mise au point.

La mise en œuvre nationale, régionale et mondiale de l'Annexe 12 de l'OACI — *Recherches et sauvetage* présente également des défis qui méritent une attention plus soutenue de l'OACI si l'on ne veut pas compromettre les avantages de sécurité associés au GADSS.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à recommander à l'OACI de s'informer auprès des États membres et de l'industrie de leur état de préparation à l'entrée en vigueur de la norme ADT du GADSS à compter du 1^{er} janvier 2021 ;
- à recommander à l'OACI d'accentuer ses efforts pour améliorer la mise en œuvre des moyens prévus par l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et l'Annexe 12 — *Recherches et sauvetage* aux plans mondial, régional et national, moyens qui compléteront également la mise en œuvre du GADSS.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique *Sécurité*.

Incidences financières :

Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.

<i>Références :</i>	Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> Annexe 12 — <i>Recherches et sauvetage</i> Concept des opérations du GADSS, version 6.0
---------------------	---

1. INTRODUCTION

1.1 La perte du vol AF447 d'Air France en juin 2009 et la disparition du vol MH370 de la Malaysian Airlines en mars 2014 ont mis en lumière les préoccupations relatives à la sécurité de l'aviation et au suivi des aéronefs, en particulier lorsqu'ils traversent de vastes régions océaniques. L'une des sources principales de préoccupation est le manque de notifications en temps utile et de disponibilité d'une information précise sur le lieu où le vol de l'avion en détresse a pris fin, ce qui peut entraver les efforts de recherche et de sauvetage (SAR) et les enquêtes sur les accidents ou les incidents.

1.2 La sécurité de l'aviation mondiale au moyen du suivi des vols où que ce soit dans le monde est cruciale pour connaître de façon opportune et continue l'endroit où se trouve un avion en tout temps et en tout lieu. Cependant, les avantages pour la sécurité pouvant découler des efforts pour obtenir des renseignements plus rapides et plus exacts sur les avions en détresse ne pourront être réalisés que si les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 12 — *Recherches et sauvetage* sont effectivement mises en œuvre aux plans régional et national et si les insuffisances du système mondial actuel de recherches et de sauvetage sont corrigées.

1.3 En mai 2014, le Groupe de travail ad hoc créé par l'OACI et le Groupe de travail sur le suivi des aéronefs (ATTF) formé par des membres de l'Association du transport aérien international (IATA) ont collaboré pour élaborer le concept d'opérations initial du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS).

1.4 Depuis lors, l'OACI a adopté la section 3.5 (*Suivi des aéronefs*) insérée au Chapitre 3, Partie 1, de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, qui est devenue applicable le 8 novembre 2018. Cette première étape de mise en œuvre du GADSS oblige les exploitants d'aéronefs à suivre la position de leurs aéronefs dans les conditions de vol normal au moyen de comptes rendus automatisés au moins toutes les 15 minutes, avec une possibilité de suivi facultative en cas d'événement anormal.

1.5 La prochaine étape de mise en œuvre du GADSS, le système autonome de suivi en cas de détresse (ADT) une fois par minute pour certains aéronefs, doit entrer en vigueur à l'échelle mondiale au plus tard le 1^{er} janvier 2021, aux termes de la disposition 6.18 (*Localisation d'un avion en détresse*) du Chapitre 6 de la Partie 1 de l'Annexe 6 de l'OACI. Il sera probablement exigeant pour tous les États de l'OACI, y compris l'Australie, de respecter ce délai prévu de mise en œuvre.

1.6 La mise en œuvre du GADSS dans la région Asie-Pacifique et ailleurs offre cependant une excellente occasion d'améliorer la gestion des aéronefs en détresse et en situation anormale, et de renforcer la mise en œuvre de l'Annexe 12 de l'OACI à l'échelle mondiale, régionale et nationale, à condition de surmonter certaines difficultés.

2. ANALYSE

2.1 Le GADSS

2.1.1 La mise en œuvre du GADSS a commencé par étapes en 2018. Le système a pour but d'améliorer la sécurité de l'aviation par une détection et une localisation plus rapides des avions en détresse, de faciliter une réaction effective et plus efficace des services de recherches et de sauvetage et de contribuer aux enquêtes sur les accidents et les incidents.

2.1.2 Pour atteindre ces objectifs, le GADSS comprend les éléments suivants :

- a) un système mondial de suivi des aéronefs ;
- b) un système ADT mondial;
- c) la localisation et la récupération des données après le vol à l'échelle mondiale.

2.1.3 La norme sur l'ADT du GADSS exigeant un suivi autonome et plus régulier des avions en détresse (par l'exploitant), qui figure à l'article 6.18 (*Localisation d'un avion en détresse*) du Chapitre 6 de la Partie 1 de l'Annexe 6 de l'OACI, entrera en vigueur à compter du 1^{er} janvier 2021 :

6.18.1 Tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1^{er} janvier 2021 ou après, transmettront de manière autonome des informations à partir desquelles l'exploitant peut déterminer une position au moins une fois par minute, en cas de détresse, en conformité avec les dispositions de l'Appendice 9.

2.2 Mise en œuvre du GADSS en Australie

2.2.1 L'Australie n'a pas encore adopté de règlement pour exiger que les exploitants d'aéronefs respectent les dispositions de la section 3.5 (*Suivi des aéronefs*) du Chapitre 3 de la Partie 1 de l'Annexe 6 de l'OACI. L'Australie compte mettre en œuvre les normes relatives au GADSS dans le cadre d'un examen élargi de ses règlements sur les opérations aériennes, qui devrait être achevé en 2021.

2.2.2 Toutefois, en mars 2015, l'Australie a annoncé la réalisation, dans l'ensemble de sa région d'information de vol (FIR) du Pacifique Sud, d'un essai (auquel se sont ensuite joints plusieurs États) de renforcement du suivi des vols par le fournisseur de services de navigation aérienne Airservices Australia. Dans le cadre de cet essai, la technologie existante [FANS 1/A (CPDLC/ADS-C)] déjà utilisée par plus de 90 % des aéronefs passagers long-courriers a été adaptée de sorte que le contrôle de la circulation aérienne a reçu des comptes rendus « opérations normales » au moins toutes les 15 minutes, bien plus que la fréquence de suivi normalisée de 30 à 40 minutes précédemment appliquée.

2.2.3 L'expérience a été couronnée de succès et a facilité le passage à la surveillance en temps réel des positions des aéronefs en cas de détresse. Ce service continue de fonctionner dans toute la FIR australienne, qui couvre 11 % de la surface terrestre.

2.3 Défis de la mise en œuvre du GADSS

2.3.1 Malgré les efforts déployés pour faire progresser la mise en œuvre du GADSS en Australie, il sera difficile de respecter la spécification ADT plus rigoureuse au 1^{er} janvier 2021.

2.3.2 La mise en œuvre intégrale de l'ADT et des dispositions corrélatives de localisation et de récupération après le vol (PFLR) dépend du développement, de la mise à l'essai et de l'homologation de nouvelles technologies et de nouveaux matériels, en vue de les installer dans les nouveaux aéronefs et de les monter en rattrapage (de façon optionnelle) dans les aéronefs existants. L'Australie croit savoir que des travaux sont en cours chez les fabricants d'aéronefs pour mettre au point la nouvelle technologie et le nouveau matériel requis pour respecter la date de mise en œuvre prévue.

2.3.3 Par ailleurs, il semble exister une compréhension variable du GADSS au sein des États et de l'industrie et un manque de coordination et de partage d'information entre les groupes d'experts techniques compétents de l'OACI et les responsables SAR, ce qui risque d'entraîner des malentendus et des différences d'interprétation.

2.3.4 Conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI, l'Australie estime que certains États, notamment ceux de la région Asie-Pacifique, auront besoin d'assistance de l'OACI pour mettre en œuvre le GADSS. Il faudra notamment que les exploitants d'aéronefs, les organismes des services de la circulation aérienne et les centres de coordination de sauvetage (RCC) se dotent de procédures et de formation opérationnelles pertinentes, établir des points de contact en cas d'urgence et élaborer et mettre en application les règlements nécessaires. Selon les renseignements dont dispose l'Australie, la situation pourrait aussi avoir des incidences sur certains fournisseurs de services SAR et leurs flottes.

2.3.5 Compte tenu de ces préoccupations et du fait qu'il reste moins de deux ans avant l'échéance, l'Australie estime qu'il serait opportun que l'OACI s'informe auprès des États membres et de l'industrie de leur état de préparation à l'entrée en vigueur de la norme ADT du GADSS à compter du 1^{er} janvier 2021.

2.4 Des moyens SAR efficaces compléteront le GADSS

2.4.1 Bien qu'il reste beaucoup à faire, la mise en œuvre complète du GADSS contribuera à améliorer la capacité globale des services SAR pour alerter efficacement les stations terrestres de l'existence d'un avion en détresse, le localiser et porter secours aux survivants en cas d'accident ou d'incident. En outre, la capacité offerte par le GADSS de déterminer une zone de recherche réduite entraînera une réduction de l'ampleur des opérations SAR, ce qui permettra de gagner beaucoup de temps, d'améliorer l'efficacité globale des services SAR et de réduire le risque que comportent les opérations SAR pour les membres d'équipage.

2.4.2 L'Australie appuie vivement les efforts mondiaux visant à améliorer les mesures de suivi des aéronefs et à fournir des moyens SAR effectifs et efficaces dans toutes les régions de l'OACI. Cependant, les avantages du GADSS dépendent aussi de façon cruciale de la capacité des services SAR nationaux de réagir en cas d'accident ou d'incident d'aéronef.

2.4.3 Consciente du fait que la mise en œuvre de l'Annexe 12 à l'échelle mondiale pourrait être améliorée à de nombreux égards, l'Australie a participé activement au Groupe d'experts des opérations aériennes de l'OACI, qui a contribué à l'élaboration de l'initiative de suivi des aéronefs et du GADSS. De plus, l'Australie a appuyé activement les efforts régionaux et mondiaux visant à améliorer la mise en œuvre de l'Annexe 12.

2.4.4 Dans le cadre de cet appui actif, l'Australie a notamment financé le détachement pendant deux ans d'un expert SAR au siège de l'OACI (2015-2017), fourni du financement et des ressources à des programmes régionaux d'amélioration des moyens SAR en Indonésie, dans les Maldives, à Maurice et au

Sri Lanka, lancé et présidé l'Équipe spéciale SAR Asie/Pacifique de l'OACI (2013-2015), qui a élaboré le premier plan SAR régional de l'OACI.

2.4.5 L'Australie continue de participer en tant que membre au Groupe de travail conjoint OACI/OMI (Organisation maritime internationale) sur l'harmonisation des services SAR aéronautiques et maritimes et participe actuellement au Groupe de travail SAR Asie/Pacifique de l'OACI, dont le travail porte principalement sur la mise en œuvre du plan SAR régional Asie/Pacifique.

3. CONCLUSION

3.1 Respecter le délai de mise en œuvre mondiale, fixé au 1^{er} janvier 2021, du Système autonome de suivi en cas de détresse (ADT) une fois par minute pour certains aéronefs, représentera un défi pour tous les États de l'OACI, y compris l'Australie. Au nombre des difficultés, il faut mentionner le fait que certaines technologies et certains matériels requis pour faire fonctionner la composante ADT sont toujours en cours de mise au point.

3.2 Des difficultés importantes persistent également en ce qui concerne la mise en œuvre nationale, régionale et mondiale des SARP de l'Annexe 12 de l'OACI, ce qui peut compromettre les avantages pour la sécurité pouvant découler du GADSS et de l'amélioration du suivi des aéronefs qui en résultera, à moins que l'OACI, les régions et les États ne recherchent des solutions à ces difficultés.