



## ASSEMBLÉE — 40<sup>e</sup> SESSION

### COMMISSION TECHNIQUE

#### Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

#### QUESTIONS LIÉES À LA MISE EN ŒUVRE DU SUIVI AUTONOME EN CAS DE DÉTRESSE (ADT) DANS LE SYSTÈME MONDIAL DE DÉTRESSE ET DE SÉCURITÉ AÉRONAUTIQUE (GADSS)

(Note présentée par la Fédération de Russie)

#### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Dans la présente note, nous examinons la mise en œuvre de la Recommandation 4.4/1 — Recherches et sauvetage (SAR) et Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS), adoptée à la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13), en particulier la partie qui demande à l'OACI d'achever l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) et de dispositions de Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) liées au GADSS, selon qu'il convient. Les défis que pose la mise en œuvre des SARP sont liés aux dispositions énoncées au § 6.18 – « Localisation d'un avion en détresse » de l'Annexe 6, Partie 1, et au caractère incomplet des dispositions et procédures de l'OACI nécessaires à l'utilisation des informations transmises durant le suivi autonome en cas de détresse (ADT). À cet égard, la présente note exprime des inquiétudes quant à savoir si les plans de mise en œuvre de l'ADT sont réalistes compte tenu des échéances liées aux SARP.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée :

- a) à reconnaître le fait que des questions doivent être résolues quant à la mise en œuvre de l'ADT, ainsi que les préoccupations concernant le réalisme des plans actuels de mise en œuvre de l'ADT, compte tenu de l'échéance fixée au § 6.18 de l'Annexe 6, Partie 1, à savoir le 1<sup>er</sup> janvier 2021 ;
- b) à enjoindre le Conseil :
  - 1) d'examiner l'état des SARP et des dispositions de PANS définissant le GADSS en tant que système mondial de l'OACI et ses fonctions, en particulier le suivi en cas d'urgence et l'utilisation des systèmes ADT ;
  - 2) sur la base des résultats de l'examen susmentionné, d'évaluer dans quelle mesure les échéances fixées actuellement pour le début de la mise en œuvre des SARP liées à l'ADT énoncées au § 6.18 de l'Annexe 6, Partie 1 sont réalistes, et de déterminer s'il serait souhaitable de revoir cette date, compte tenu du temps dont ont besoin les États, dans le cadre du processus d'élaboration énoncé à l'alinéa 1), pour adapter les dispositions à leurs règlements nationaux ;
  - 3) sur la base de l'évaluation mentionnée à l'alinéa 2), de prendre les mesures qui s'imposent, au besoin.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'Objectif stratégique <i>Sécurité de l'aviation</i> – Suivi mondial des aéronefs.
<i>Incidences financières :</i>	Sans objet.

<sup>1</sup> Version russe fournie par la Fédération de Russie.

<b>Références :</b>	A40-WP/12, <i>Rapport sur les résultats de la treizième Conférence de navigation aérienne</i> (AN-Conf/13) Doc 10115, <i>Rapport de la treizième Conférence de navigation aérienne</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Avions</i> Doc 10054, <i>Manuel sur la localisation des aéronefs en détresse et la récupération des données des enregistreurs de bord</i> <i>Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS). CONOPS, Version 6.0.</i>
---------------------	--

## 1. INTRODUCTION

1.1 À la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13, 9 au 19 octobre 2018), dans le cadre de l'examen du point 4.4 de l'ordre du jour : *Mise en œuvre de procédures et de processus relatifs aux services de recherches et de sauvetage (SAR)*, il a été noté qu'aussi utile que soit le CONOPS du GADSS pour fournir de l'information précieuse sur l'orientation que l'OACI a prise et prendra probablement à l'avenir, les États ont encore un rôle important à jouer pour évaluer pleinement l'incidence de ces dispositions et doivent avoir la possibilité de faire des observations officielles à leur sujet.

1.2 La Conférence a aussi reconnu que l'OACI doit élaborer davantage de dispositions pour appuyer les normes actuelles liées au GADSS figurant dans l'Annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, et qu'elle doit se pencher, en particulier, sur les questions concernant l'échange des informations de suivi automatique en cas de détresse entre les exploitants d'aéronefs, les ANSP, les centres de coordination de sauvetage (RCC) et les autorités militaires, entre autres.

1.3 À l'issue de ses délibérations, la Conférence a approuvé la recommandation 4.4.1 d), qui demande à l'OACI d'achever l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) et de dispositions de Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) liées au GADSS, selon qu'il convient.

## 2. ÉTAT DE L'ÉLABORATION DES DOCUMENTS DE L'OACI RELATIFS AU GADSS

2.1 L'élaboration du CONOPS du GADSS a nécessité de nombreuses versions. La version 6.0 a été approuvée par la Commission de navigation aérienne de l'OACI comme base à l'élaboration d'autres dispositions appropriées de l'OACI. Des informations sur l'état du concept ont été publiées en octobre 2017 dans le bulletin de l'OACI (EB 2017/46 AN 11/1.1.29) pour « mieux faire connaître aux États et à l'industrie la version 6.0 du CONOPS du GADSS afin qu'ils puissent établir leurs plans en conséquence ».

2.2 Parallèlement, l'OACI a élaboré et adopté certains amendements à l'Annexe 6, Partie 1, contenant des SARP qui visent à assurer la mise en œuvre du suivi normal des aéronefs à partir de novembre 2018 et à faire en sorte que les nouveaux aéronefs soient équipés, à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021, d'un système ADT permettant de localiser les aéronefs en détresse.

2.3 À l'appui de la mise en œuvre des exigences des SARP susmentionnées relatives au suivi normal des aéronefs, l'OACI a publié en 2017 la Circulaire 347 – *Lignes directrices relatives à la mise en œuvre du suivi des aéronefs*, qui contient principalement des informations sur le suivi 4D/15.

2.4 Au cours du premier semestre de 2019, l'OACI a publié le *Manuel sur la localisation des aéronefs en détresse et la récupération des données des enregistreurs de bord* (Doc 10054), qui contient entre autres des éléments indicatifs sur l'ADT.

### 3. ASPECTS RÉGLEMENTAIRES DE LA MISE EN ŒUVRE DU GADSS

3.1 Actuellement, les questions concernant l'échange d'informations entre les autorités de l'aviation, les services de recherche et de sauvetage et les autres intervenants autorisés en situation d'urgence sont régies par différentes Annexes et les PANS connexes, ainsi que les manuels et circulaires de l'OACI. Parmi ces documents, les plus importants sont les Annexes 6, 11 — *Service de la circulation aérienne* et 12 — *Recherches et sauvetage*, qui définissent les principes, les procédures, la langue des communications ainsi que les situations de détresse et les différentes phases critiques.

3.2 Tout en notant les progrès accomplis dans l'élaboration des documents d'orientation et d'information relatifs au GADSS décrits dans la section 2 ci-dessus, ainsi que la campagne de sensibilisation visant à promouvoir le système, nous devons toutefois souligner que les SARP et les PANS devraient continuer à servir de base à l'élaboration d'un système mondial (comme il semble que le sera le GADSS) et devraient, dans la mesure du possible, assurer une utilisation et une base juridique uniformes pour ce qui est de leur mise en œuvre dans les États.

3.3 À ce moment-ci, seules les SARP figurant aux § 3.5 et 6.18 de l'Annexe 6, Partie 1, ont franchi l'étape du processus de consultation des États, ont été adoptées par le Conseil de l'OACI et sont prêtes pour la planification de la mise en œuvre au niveau national. Toutefois, l'applicabilité de ces SARP est limitée principalement par les situations d'urgence au cours de vols dans les régions océaniques.

3.4 Il convient de noter qu'il est impossible d'intégrer les fonctions du GADSS et en particulier celle de l'ADT, vu ses caractéristiques spéciales, dans le régime actuel de procédures et de règles sans apporter les amendements/additifs appropriés aux SARP ainsi qu'aux Annexes et aux PANS connexes. Ce travail en est à ses débuts et ses résultats doivent faire l'objet d'un examen en conformité avec les procédures de l'OACI, lesquelles comprennent la consultation des États.

3.5 Au même titre, la recommandation 4.4.1 d) de la treizième Conférence de navigation aérienne, demandant à l'OACI d'achever l'élaboration de SARP et de dispositions de PANS liées au GADSS, est toujours en cours de mise en application.

### 4. INCERTITUDES ET QUESTIONS À RÉSOUDRE

4.1 La direction de l'OACI a déterminé (Doc 10054, *Manuel sur la localisation des aéronefs en détresse et la récupération des données des enregistreurs de bord*) que « le CONOPS du GADSS est destiné à servir de feuille de route de haut niveau fournissant le contexte des éléments qui sont inclus dans les Annexes et n'implique en soi aucune obligation de la part des États ».

4.2 L'élaboration et l'adoption de dispositions appuyant la mise en œuvre et l'utilisation des SARP de l'Annexe 6 relatives à l'ADT à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2021 devraient être terminées à la fin de 2020 (session d'information de l'ANB au Conseil, 16 avril 2019). Abstraction faite de la question de savoir si cette prévision est réaliste, la date d'application des futures dispositions, sous forme d'amendements aux Annexes et aux PANS, même si les changements apportés sont modestes, doit tenir

compte du temps que nécessite l'adaptation de ces nouvelles dispositions au cadre normatif et aux conditions de mise en œuvre au niveau local. De toute évidence, même selon les hypothèses les plus optimistes, il n'est pas assuré que les États seront prêts à mettre en œuvre l'ADT d'ici le 1<sup>er</sup> janvier 2021.

4.3 Parallèlement à cela, l'examen des questions relatives à la réception, au traitement et à l'échange de données d'ADT et à la répartition des responsabilités entre les exploitants d'aéronefs, les ANSP, les RCC et les autres parties concernées se poursuit toujours. Dans le cadre de cet examen, une attention particulière est accordée à la proposition concernant l'utilisation d'une banque de données centrale ADT, à savoir l'entrepôt de données de suivi en cas de détresse (DTR). Il est important de ne pas perdre de vue que l'utilisation de cette ressource soulève de nombreuses questions qui doivent être réglées. L'une d'entre elles consiste à décider si l'utilisation du DTR sera un élément volontaire ou obligatoire du GADSS, car la réponse à cette question déterminera la façon de résoudre les questions d'ordre organisationnel/juridique (y compris un sujet décrivant et assurant les opérations du DTR), d'ordre financier (sources et moyens de financement) et d'ordre opérationnel/technique.

4.4 En dernier lieu, la question principale est de savoir comment reconnaître les messages d'urgence et identifier l'aéronef qui les a transmis en vol [p. ex., radiobalises d'émetteur de localisation d'urgence (ELT-DT)], dans le cas de la transmission automatique des avis et des données de localisation au moyen du DTR. Les décisions concernant ces questions doivent figurer dans les spécifications opérationnelles/techniques du DTR. Seulement, ces spécifications sont toujours en cours d'élaboration, continuent à faire l'objet de révisions et doivent être approuvées, probablement, d'ici le milieu de 2020, ce qui pourrait avoir des conséquences sur les procédures nationales d'enregistrement des radiobalises et la publication des bases de données sur l'immatriculation.

4.5 En ce qui concerne la mise en place de l'équipement ADT à bord des aéronefs, il n'y a actuellement aucune contre-indication quant à l'état de préparation de l'équipement et au respect par les fabricants d'aéronefs des dispositions du § 6.18 de l'Annexe 6, Partie 1 qui s'appliqueront aux nouveaux aéronefs à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2021. Il reste que les échéanciers d'élaboration, d'essai et de certification sont très serrés, ce qui nécessitera des efforts hors du commun pour atteindre cet objectif. Nous savons, toutefois, que dans la région européenne, un amendement au règlement EC 965/2012CAT.GEN.MPA.210 a été adopté en vue de reporter du 1<sup>er</sup> janvier 2021 au 1<sup>er</sup> janvier 2023 l'échéance concernant l'obligation d'équiper les avions de « moyens automatiques fiables permettant de déterminer avec précision, à la suite d'un accident où l'avion est gravement endommagé, l'emplacement du point de fin du vol », étant donné que les conditions de conformité à cette exigence n'ont pas encore été déterminées.

## 5. CONCLUSION

5.1 Les dispositions actuelles de l'OACI concernant la transmission et l'utilisation des données dans les situations de détresse et les opérations de recherche et de sauvetage sont fondées sur de nombreuses années d'expérience et renforcées par des normes, des règles et des procédures nationales. La mise en œuvre des innovations et des améliorations techniques liées au GADSS ne peut pas être réalisée sans que l'OACI établisse des dispositions qui définissent le système et ses fonctions, assure une coordination avec les États, et leur accorde suffisamment de temps pour intégrer ces dispositions dans les pratiques et les documents normatifs nationaux.

5.2 Étant donné que des discussions concernant plusieurs questions existantes et nouvelles se poursuivent entre les utilisateurs et les fournisseurs potentiels de systèmes ADT, et compte tenu des incertitudes mentionnées, il semble prématuré de penser que le GADSS est prêt pour une utilisation à l'échelle mondiale (pour ce qui est de l'ADT).

5.3 Vu l'importance critique des dispositions de l'OACI pour l'application uniforme et efficace de l'ADT, il serait souhaitable de mener une analyse réaliste de l'état d'élaboration de ces dispositions et de fixer des échéances appropriées, qui tiennent compte du temps que nécessite leur adaptation au niveau national. Les travaux à venir devraient être axés sur cette question, faisant appel, au besoin, à certaines ressources du projet de soutien informationnel en lien avec le GADSS.

— FIN —