

ONZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal, 22 septembre – 3 octobre 2003

Point 2 : La sécurité et la sûreté dans la gestion du trafic aérien (ATM)

2.1 : Systèmes et programmes de gestion de la sécurité

RECHERCHES ET SAUVETAGE (SAR)

(Note présentée par les Etats africains¹)

SOMMAIRE

Cette note de travail présente la difficulté majeure rencontrée par les Etats de la région AFI pour rendre le service SAR et donne la position de la région quant au financement du service.

1. INTRODUCTION

1.1 Aux termes de l'article 25 de la Convention relative à l'aviation civile internationale les Etats sont tenus d'offrir une assistance aux aéronefs en détresse et de rechercher les aéronefs disparus. Dès lors, la responsabilité des Etats se trouve engagée quant à la fourniture des services de recherches et de sauvetage au profit des aéronefs en détresse.

1.2 Le service SAR est un service de navigation aérienne à l'instar de la gestion du trafic aérien par les services ATS (ATM) ou encore des services de Communication Navigation et Surveillance (CNS) assurés au profit des aéronefs dans le but de garantir la sécurité, la régularité et l'efficacité des vols.

* Les versions anglaise et française sont fournies par les États africains.

¹ Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Jamahiriya arabe libyenne, Kenya, Lesotho, Libéria, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Mauritanie, Maurice, 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, Swaziland, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie, Zimbabwe

2. DISCUSSION

2.1 Les lacunes dans le domaine SAR représentent dans la région AFI environ 1/3 des lacunes observées parmi les services de navigation aérienne (CNS, ATM, MET, AIS, SAR), soit la 2^e source de situations pouvant compromettre la sécurité, derrière les CNS.

TABLEAU DES LACUNES DANS LA REGION AFI

	AOP	CNS	ATM	MET	SAR	AIS	TOTAL
Nbre	103	182	78	16	136	31	546
%age	19%	33%	14%	3%	25%	6%	100%

Source APIRG : tableau des lacunes 2003

2.2 Dans la région AFI, la mise en œuvre du service SAR est particulièrement rendue difficile pour ne pas dire presque impossible, par la question de la prise en charge des coûts du service SAR particulièrement élevés. Le budget des Etats ne pouvant pas supporter ces coûts, il faut donc avoir recours à l'aviation qui a son autosuffisance.

2.3 Comme l'OACI le recommande, les redevances ne sont imposées qu'aux seuls services et fonctions qui sont fournis pour les activités de l'aviation civile et, par conséquent, pour les services de navigation aérienne. Ces redevances sont perçues pour recouvrer les coûts engendrés par la mise en œuvre d'un service.

2.4 La question de l'organe (civil ou militaire) qui rend le service SAR est bien prise en compte. Dans certains Etats, le service SAR est entièrement sous la responsabilité de l'Administration de l'aviation civile (AAC). Dans d'autres, le service est assuré à la fois par l'autorité de l'aviation civile qui prend en charge les questions administratives et financières et par une structure militaire responsable des questions opérationnelles. D'autres Etats également confient le service SAR à une Administration entièrement militaire dont le fonctionnement du service est pris en charge par le budget de la défense militaire.

2.5 Dans tous les cas de figure, le service est rendu au profit de tous les aéronefs civils.

3. CONCLUSION

3.1 En conclusion, nous proposons l'inclusion du SAR dans la prise en compte des redevances et de leur répartition.

3.2 Ceci pourrait se faire de plusieurs manières :

- a) Une redistribution de l'affectation des redevances de navigation aérienne existantes ("en route", "approche", "aérodrome" ou "atterrissage");
- b) Une augmentation de redevance (en particulier "en route") à affecter au service SAR ;

Ou

- c) La création de redevance SAR dont la Commission de navigation aérienne pourrait évaluer le mode de perception.

3.3 Bien que le fonctionnement du service SAR nécessite des moyens considérables, cette part de redevance pourrait venir compléter les efforts déjà consentis par les Etats.

3.4 La deuxième option nous semble la meilleure tout simplement parce qu'elle évite une nouvelle redevance et ne nécessite qu'un réajustement de redevances existantes avec prise en compte des coûts d'un service SAR déjà rendu.

3.5 L'affectation d'un pourcentage au service SAR pourrait être évaluée par la Commission de navigation aérienne.

— FIN —