

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)
2.5 : Sécurité et sûreté de l'infrastructure ATM

ASPECT SÛRETÉ DE LA GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

(Note présentée par l'Inde)

SOMMAIRE

La présente note traite du nouvel aspect sûreté de la gestion du trafic aérien, aspect qui découle des récents actes d'intervention illicite sans précédent contre l'aviation civile internationale, et appuie les mesures proposées par l'OACI dans la note AN-Conf/11-WP/25 présentée par le Secrétariat de l'Organisation. Elle énumère un certain nombre de nouvelles questions dont il faut s'occuper de toute urgence et recommande l'élaboration d'éléments indicatifs à cette fin, en vue d'une application internationale en aviation civile.

La suite à donner par la Conférence figure au § 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Les systèmes et les procédures de gestion du trafic aérien ont été mis au point par l'OACI et par les États principalement pour garantir la sécurité, la régularité et l'efficacité de la circulation aérienne. Les cours de formation des contrôleurs de la circulation aérienne visent à développer les compétences des contrôleurs pour atteindre cet objectif. Ainsi les contrôleurs s'attachent à assurer une séparation normalisée entre les aéronefs.

1.2 Depuis les événements du 11 septembre 2001, la gestion du trafic aérien doit s'occuper d'un nouvel aspect : la sûreté. Pour reconnaître en temps utile les cas extrêmes d'intervention illicite et y réagir efficacement, les contrôleurs de la circulation aérienne doivent recevoir une formation appropriée, être dotés des moyens nécessaires et être appuyés par des lignes directrices et des procédures bien définies qui permettent de répondre à de telles urgences opérationnelles en temps réel. Tout retard ou toute erreur de jugement menant à une réaction inappropriée pourraient avoir des conséquences désastreuses. Le traitement des détournements de façon à protéger les cibles stratégiques visées peut ajouter à la complexité du contrôle de la circulation aérienne.

1.3 Les procédures de contrôle de la circulation aérienne (ATC) mises au point au fil des ans ne conviennent pas à la nature extrême des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile. La fragilité de la sécurité de l'aviation et le caractère d'urgence persistante de l'aspect sûreté de la gestion du trafic aérien, comme les récents événements l'indiquent, exigent un amendement approprié des procédures ATC et l'élaboration d'éléments indicatifs pour permettre aux contrôleurs et aux équipages de conduite de s'occuper des urgences en vol liées aux situations de sûreté extrêmes.

2. ANALYSE

2.1 Les événements du 11 septembre ont eu un impact dévastateur sur l'industrie du transport aérien et l'économie mondiales, impact dont les effets n'ont pas encore totalement disparu. Pendant que l'OACI entreprenait de renforcer les normes et pratiques recommandées en matière de sûreté, plusieurs États ont commencé à examiner leurs mesures de sûreté pour le transport aérien et en ont ajouté de nouvelles pour faire face à de telles situations. Les principaux aspects qui sont devenus les centres d'attention de cette activité ont été le processus ou les procédures pour aider à reconnaître les aéronefs en vol susceptibles d'être utilisés comme missiles contre certaines cibles, la maîtrise des aéronefs suspects et le règlement de la situation. Comme il n'existe pas de lignes directrices internationales à ce sujet, les États ont établi leurs propres procédures pour protéger des cibles stratégiques contre des attaques utilisant des aéronefs détournés.

2.2 Constatant la sensibilité de ces questions et reconnaissant que les actes d'intervention illicite constituent une menace, l'Inde a mis au point un système définissant des mesures de surveillance supplémentaires pour l'identification des aéronefs suspects, des procédures pour le traitement de ces aéronefs et la coordination qui doit prendre place entre les organismes ATC et les autres agences qui doivent intervenir dans ces situations d'urgence en vol concernant la sûreté. Le système indique aussi les fonctions et responsabilités des différentes agences dans diverses situations et établit la chaîne de commandement pour la prise des décisions et leur exécution.

2.3 Si la situation est d'une nature telle que l'ATC civil ne peut plus s'en occuper et la régler, elle est confiée à des organismes militaires. En pareil cas, le trafic aérien normal demeure sous le contrôle de l'ATC civil tandis que l'aéronef suspect est sous contrôle militaire dans le même espace aérien.

2.4 Dans de telles circonstances, assurer la sécurité du trafic aérien normal, sous le contrôle de l'ATC civil, pendant que l'aéronef suspect est sous contrôle militaire dans le même espace aérien, devient une tâche très critique pour les contrôleurs de la circulation aérienne. La situation doit faire l'objet de lignes directrices internationales.

2.5 La note AN-Conf/11-WP/25, Urgences en vol : procédures pour les contrôleurs de la circulation aérienne, présentée par le Secrétariat de l'OACI, souligne elle aussi la nécessité de l'élaboration de procédures et de lignes directrices adéquates pour que les contrôleurs de la circulation aérienne aux prises avec les exigences opérationnelles et psychologiques de telles urgences puissent agir comme il convient. La note AN-Conf/11-WP/23 présentée par le Secrétariat de l'OACI prône la création de mécanismes de défense pour protéger l'aviation civile ainsi que la mise en place des moyens permettant au système de navigation aérienne de faire face à un acte d'intervention illicite.

2.6 Tout en appuyant les initiatives et les propositions de l'OACI à ce sujet, il faudrait peut-être envisager d'élaborer des procédures en vol pour les équipages de conduite en plus des procédures pour les contrôleurs de la circulation aérienne. Il faudrait peut-être aussi examiner l'élaboration de technologies bord et sol appropriées pour aider à l'analyse et au traitement de la situation

en vol. Outre ces possibilités, la présente note propose un certain nombre d'actions pour compléter celles que l'OACI propose dans les notes AN-Conf/11-WP/23 et AN-Conf/11-WP/25.

3. SUITE À DONNER PAR LA CONFÉRENCE

3.1 La Conférence est invitée à prendre note des renseignements ci-dessus et à appuyer les efforts de l'OACI concernant les nouvelles questions relatives à la sûreté dans la gestion du trafic aérien.

3.2 La Conférence est invitée à envisager de demander à l'OACI d'élaborer, ou d'instituer un groupe d'experts chargé d'élaborer, des éléments indicatifs sur :

- a) des mesures de surveillance supplémentaires pour l'identification des aéronefs susceptibles d'être utilisés comme des missiles contre des cibles choisies;
- b) des procédures pour assurer la sécurité du trafic normal pendant le traitement des aéronefs suspects;
- c) des procédures pour la coordination entre les organismes civils et militaires des activités relatives aux urgences en vol concernant la sûreté;
- d) les besoins de formation supplémentaires des contrôleurs de la circulation aérienne, en particulier sur les questions relatives aux facteurs humains, pour qu'ils réagissent de façon appropriée aux actes d'intervention illicite dans diverses situations;
- e) les modifications ou les ajouts à faire à l'équipement de bord et aux installations au sol pour faciliter l'échange air-sol ininterrompu de données et la transmission indépendante en temps réel au sol de la situation à bord, lorsque c'est nécessaire.

— FIN —