



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**QUINZIÈME RÉUNION DU GROUPE RÉGIONAL AFI DE
PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE (APIRG/15)**

(Nairobi, Kenya, 26 – 30 septembre 2005)

Point 4.3 : Questions de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (ATS, AIS et SAR)

Point 5 : Carences dans le domaine de la navigation aérienne

**RECHERCHES ET SAUVETAGE (SAR) DANS
LA RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN (AFI)**

(Note présentée par Secrétariat de l'OACI)

SOMMAIRE

La présente note de travail fait le point sur les programmes de coopération technique OACI/CAFAC en matière de recherches et de sauvetage dans la Région AFI, et suggère que l'APIRG appuie ce projet.

APPENDICES

- Liste des États participants
- Déclaration de Saly sur le financement des services SAR

1. INTRODUCTION

1.1 Plusieurs tragédies aériennes ont de manière douloureuse rappelé à la communauté aéronautique africaine combien il est essentiel d'avoir des systèmes efficaces de recherches et de sauvetage (SAR) en Afrique. Pourtant, on trouve de nombreuses lacunes dans ce domaine dans la plupart des États africains.

1.2 À la lumière de ce qui précède, la CAFAC et l'OACI ont entrepris en janvier 2002 de mettre en œuvre un projet de grande ampleur afin d'améliorer les services SAR en Afrique. Par la suite, la 14^e réunion de l'APIRG (Yaoundé, Cameroun, 23 – 27 juin 2003) a adopté une conclusion (n° 14/58) sur le programme de coopération technique OACI/CAFAC en matière de recherches et de sauvetage.

2. REALISATIONS DU PROJET ET ACTIVITES FUTURES

2.1 Missions d'évaluation

2.1.1 En août 2005, trente-sept États avaient demandé une mission d'évaluation SAR, tandis que 24 évaluations avaient été achevées. Huit missions d'évaluation supplémentaires sont prévues pour la seconde moitié de 2005. Au total, environ trente-deux États auront été évalués d'ici la fin de 2005. Les États restants pourraient ne pas être évalués pendant quelques années, en raison de l'instabilité politique.

2.1.2 Les résultats globaux des dix-huit premiers États évalués ont été analysés en profondeur par la Section de la gestion du trafic aérien (ATM) de l'OACI, documentés et envoyés à tous les États africains. Des copies de ces documents, qui devraient être mises à jour d'ici 2006, sont disponibles au Secrétariat de l'OACI.

2.1.3 Les évaluations ont montré des résultats tout à fait hétérogènes sur l'ensemble du continent. Quelques lacunes semblent cependant toucher la plupart des États évalués. Il s'agit, notamment :

- du manque d'exercices SAR ;
- des niveaux insuffisants de dotation en personnel ;
- du manque de formation ;
- des graves carences de financement des services SAR (aucun organisme formel de financement des services SAR dans la plupart des États évalués) ;
- de l'absence de contrôle de la qualité.

2.1.4 Pour ce qui est des équipements, du cadre réglementaire, de la coopération internationale, les situations varient considérablement d'un État à un autre.

2.1.5 Lorsqu'ils reçoivent le rapport d'évaluation SAR, les États sont encouragés à mettre en œuvre les recommandations formulées dans ce rapport. L'assistance technique leur est offerte gratuitement, au cas où ils estiment qu'ils ne disposent pas de compétences suffisantes dans le domaine SAR pour mettre en œuvre toutes les recommandations sans assistance extérieure.

2.2 Missions d'assistance technique

2.2.1 À ce jour, six États ont demandé une mission d'assistance SAR. Deux États ont reçu une mission d'assistance, et deux autres missions sont prévues d'ici la fin de cette année.

2.2.2 On attend un plus grand nombre de demandes d'assistance technique dans les mois à venir et on prévoit des missions de suivi.

2.2.3 Durant les missions d'assistance technique, des documents SAR sont produits, par exemple :

- un projet de loi sur les services SAR ;
- un projet de plan national SAR ;

- un projet de termes de référence d'un comité national de coordination SAR ;
- un projet d'accord sur la fourniture d'un service de recherches et de sauvetage aéronautique civil dans une région SAR (SSR) donnée entre l'Organisation des Nations Unies (ONU) et l'Autorité de l'aviation civile (AAC) de l'état responsable de cette SSR ;
- des projets de plans opérationnels pour le Centre de coordination de sauvetage (RCC).

2.3 **Formation**

2.3.1 Le programme de formation du projet est fondé sur des cours pour les coordonnateurs de missions SAR, organisés dans des écoles africaines de formation, en français ou en anglais. Jusqu'ici, cinq cours ont été organisés. Plus de 98 étudiants d'environ 30 États/organisations ont été formés.

2.3.2 Dans le cadre du projet, l'appui technique ou les compétences techniques dans le domaine SAR sont également fournis aux écoles africaines de formation aéronautique. L'objectif est de faciliter l'émergence de centres de formation qui offriront des cours de formation SAR répondant aux normes internationales les plus élevées tout en restant adaptées aux spécificités de l'environnement africain.

2.4 **Études régionales**

2.4.1 De nombreux facteurs semblent indiquer que les services SAR peuvent être fournis d'une manière plus rentable en Afrique au niveau sous-régional, ce qui a été reconnu dans le domaine maritime par la Conférence de Florence. Dans le secteur aéronautique, ces facteurs comprennent :

- le niveau d'activité relativement faible ;
- la grave pénurie de fonds ;
- l'existence de structures de coopération régionale (Communauté est africaine, ASECNA ...).

2.4.2 À ce jour, deux groupes d'États (en Afrique orientale et en Afrique occidentale et centrale) ont signé des accords régionaux en matière SAR. Ces États étudient encore divers voies et moyens de mieux coopérer au niveau sous-régional dans le domaine SAR. Dans le premier cas, des accords régionaux comprenant une composante SAR ont déjà été signés au niveau ministériel. Leur mise en œuvre n'a pas encore commencé. Dans le second cas, des accords opérationnels sont déjà mis en œuvre. Cependant, chaque État est actuellement responsable du financement de ses services SAR. La prochaine étape pourrait être la création d'un mécanisme régional de financement des services SAR.

2.4.3 Une étude pourrait être subventionnée par le projet au cours des mois à venir, si les États en expriment formellement le besoin.

2.4.4 Les processus de coopération sous-régionale peuvent mettre l'accent exclusivement sur les aspects relatifs au financement, ou bien ils peuvent également inclure des éléments opérationnels.

2.5 **Financement des services SAR**

2.5.1 Une conférence sur les aspects relatifs au financement des services SAR s'est tenue à Saly-Portudal (Sénégal) du 25 au 28 octobre 2004.

2.5.2 Plus de 120 participants de 50 États, organisations internationales et sociétés privées ont pris part à cette conférence.

2.5.3 Le rapport final est en train d'être mis au point.

2.5.4 La Conférence a adopté une déclaration (voir Appendice 2) qui résume les principes essentiels de haut niveau relatifs à la gestion des services SAR, que les participants ont appuyés à l'unanimité.

2.6 **Exercices SAR**

2.6.1 Une lacune importante identifiée a été que les États évalués n'organisent pas d'exercices SAR. Cette observation est d'autant plus inquiétante que la formation est également un domaine dans lequel des lacunes sont graves et répandues, tandis que le faible niveau de trafic dans la plupart des États africains donne lieu à un très faible niveau d'activité pour les systèmes SAR africains (malgré un taux d'accident proportionnellement plus élevé en Afrique — source : OACI). Dans ces conditions, même des coordonnateurs de missions SAR (CMS) bien formés peuvent ne pas être opérationnels, au cas où une catastrophe majeure se produit plusieurs années après qu'ils ont reçu une formation en matière de coordination des missions SAR. Il a donc été décidé d'instituer un groupe de travail, composé d'experts SAR africains et non-africains, qui a été chargé de rédiger un manuel détaillé sur la préparation des exercices SAR. Ce groupe a travaillé jusqu'ici par courriel. Le document à rédiger a été divisé en plusieurs parties, et chaque partie a été confiée à un membre du groupe. Une réunion formelle du groupe de travail, durant laquelle le document sera examiné en détail, devrait se tenir d'ici la fin de 2005. Le groupe a travaillé jusqu'ici en français. Lorsque le projet de manuel aura été rédigé en français, il sera traduit en anglais, et diffusé largement dans les deux langues pour recueillir des observations.

3. **SUITE A DONNER**

3.1 La réunion est invitée :

- a) à prendre acte des renseignements présentés dans la présente note de travail ;
- b) à entériner la Déclaration de Saly sur le financement des services SAR ;
- c) à adopter les projets de conclusions présentés dans l'Appendice 3.

Appendice 1 — États participants

Projet de coopération technique OACI/CAFAC

Recherches et sauvetage (SAR)

Rapport de situation — Participation des États (août 2005)

	États éligibles	Mission d'évaluation demandée	Mission d'évaluation achevée	Assistance requise	Mission d'assistance conduite
1	Afrique du Sud	✓	✓		
2	Algérie				
3	Angola				
4	Bénin	✓	✓		
5	Botswana	✓	✓		
6	Burkina Faso	✓	✓	✓	✓
7	Burundi				
8	Cameroun	✓	✓	✓	
9	Cap-Vert				
10	Comores	✓	Septembre 2005		
11.	Congo	✓	Novembre 2005		
12	Côte d'Ivoire	✓			
13	Djibouti				
14	Égypte				
15	Érythrée	✓	✓		
16	Éthiopie	✓	✓		
17	Gabon	✓	Janvier 2006		
18	Gambie	✓	✓	✓	
19	Ghana	✓	✓		
20	Guinée	✓	✓		
21	Guinée-Bissau	✓	Février 2006		
22	Guinée équatoriale				
23	Kenya	✓	✓		
24	Lesotho	✓	✓		
25	Libéria	✓			
26	Libye				
27	Madagascar	✓	Septembre 2005		
28	Malawi	✓	✓		
29	Mali	✓	✓		
30	Maroc				
31	Maurice				
32	Mauritanie	✓	✓		
33	Mozambique				
34	Namibie				
35	Niger	✓	✓		
36	Nigéria	✓	✓		

	États éligibles	Mission d'évaluation demandée	Mission d'évaluation achevée	Assistance requise	Mission d'assistance conduite
37	Ouganda	✓	✓		
38	République centrafricaine	✓	Novembre 2005		
39	République démocratique du Congo				
40	Rwanda	✓			
41	Sao Tomé-et-Principe	✓	Janvier 2006		
42	Sénégal	✓	✓	✓	
43	Seychelles	✓	Novembre 2005		
44	Sierra Leone				
45	Somalie				
46	Soudan	✓	✓	✓	✓
47	Swaziland				
48	Tanzanie	✓	✓		
49	Tchad	✓	✓		
50	Togo	✓			
51	Tunisie	✓	✓		
52	Zambie	✓			
53	Zimbabwe	✓	✓	✓	Novembre 2005

N.B. : Deux États (Soudan et Burkina Faso) qui ont reçu des missions d'assistance technique peuvent demander d'autres missions d'assistance, étant donné que toute l'assistance demandée n'a pas pu être fournie en une semaine.

Appendice 2 — La Déclaration de Saly

CONFÉRENCE SUR LE FINANCEMENT DES SERVICES DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE

(Saly-Portudal, Sénégal, 25 – 28 octobre 2004)

Déclaration de la Conférence

LA CONFÉRENCE :

NOTANT que la responsabilité de la fourniture d'assistance aux aéronefs en détresse incombe à tous les États contractants de l'OACI aux termes de l'Article 25 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) ;

RECONNAISSANT que les États partie à la Convention de Chicago ont la responsabilité de réagir promptement et efficacement pour porter secours aux aéronefs et aux personnes en danger grave et imminent quelles que soient leur nationalité, les circonstances et le lieu ;

RECONNAISSANT les avantages socio-économiques qui résultent d'un système SAR efficace ;

RECONNAISSANT que la mise en place de mécanismes de financement des opérations SAR pourrait améliorer de manière significative l'efficacité globale des services SAR en Afrique ; et

REAFFIRMANT la position de l'OACI selon laquelle toute la partie imputable à l'aviation civile de tout déploiement de matériel et personnel civil affectés en permanence aux services de recherches et de sauvetage devrait être prise en compte dans la détermination des coûts totaux des services de navigation aérienne ;

A. CONCLUT QUE :

1. L'organisation optimale, la gestion et la réglementation des services SAR ont une incidence significative et positive sur l'efficacité et le coût de la fourniture des services.
2. En particulier, le montant des ressources requises peut être réduit si les principes ci-après sont suivis :
 - a) Évaluation préalable exhaustive des besoins SAR, en fonction du risque ;
 - b) Signature et mise à jour d'accords SAR ;
 - c) Prescription de mesures SAR préventives et des mesures réglementaires pertinentes ;
 - d) Utilisation partagée des moyens ;
 - e) Utilisation du personnel de façon graduelle ;
 - f) Fourniture des services SAR au plan régional ;
 - g) Création de centres d'opérations SAR aéronautiques et maritimes conjoints, éventuellement multifonctionnels, et
 - h) Recours aux organisations de bénévoles, le cas échéant.
3. Cependant, la fourniture de services SAR efficaces nécessite l'affectation de crédits destinés à financer notamment des moyens de coordination fixes (y compris des équipements de

communication), du personnel (y compris la formation), des équipements de survie (y compris des équipements largables) ainsi que les coûts de fonctionnement des organes SAR (tant pour les opérations réelles que pour les exercices).

B. RECOMMANDE PAR CONSEQUENT QUE LES ÉTATS :

1. Sensibilisent davantage les autorités gouvernementales aux besoins de financement des activités SAR.
2. Optimisent l'utilisation des moyens/équipements SAR existants au niveau de l'État/de la région afin d'améliorer sensiblement le rapport coût efficacité.
3. Évitent tout double emploi entre les systèmes SAR aéronautiques et maritimes au niveau d'un État ou d'un groupe d'États en veillant à harmoniser les politiques, les pratiques et les procédures pour les opérations SAR aéronautiques et maritimes, avec pour objectif final la mise en œuvre de systèmes aéronautiques et maritimes conjoints.
4. Affectent des ressources suffisantes à la formation des coordinateurs SAR et du personnel opérationnel nécessaire au développement et au maintien d'une capacité SAR raisonnable au niveau d'un État ou d'un groupe d'États.
5. Affectent par ailleurs des crédits à l'organisation d'exercices SAR pour l'amélioration de la qualité du système SAR et la réduction des pertes en vies humaines lors de la conduite des opérations SAR réelles.
6. Mettent tout en œuvre pour conclure entre États voisins des accords de coopération en matière de SAR.
7. Instaurent les opérations SAR comme une obligation de service communautaire.
8. Mettent en place un cadre réglementaire efficace en matière de recherches et de sauvetage.
9. Prescrivent des cadres réglementaires adéquats et structurent convenablement leurs systèmes SAR dans le cadre d'une réglementation aéronautique en conformité avec les normes et pratiques recommandées de l'OACI.
10. Établissent, dans la mesure où c'est techniquement possible et réalisable d'un point de vue opérationnel, des RCC conjoints aéronautiques/maritimes.
11. Explorent toutes les sources possibles de financement des activités SAR, y compris les redevances aéronautiques.
12. Envisagent de mettre en place des systèmes SAR sous-régionaux, tant du point de vue opérationnel que financier.
13. Envisagent l'établissement d'un mécanisme sous-régional de financement des activités de recherches et sauvetage.

Appendice 3 — Projets de conclusions d'APIRG/15 sur les recherches et le sauvetage

Conclusion ... sur les recherches et le sauvetage (SAR)

Il est conclu que les États :

- a) participent au programme d'évaluation SAR OACI/CAFAC ;
- b) mettent en œuvre les recommandations de l'évaluation, lorsqu'ils ont reçu une mission d'évaluation SAR, soit avec leurs ressources propres, soit avec l'assistance technique offerte par le projet ;
- c) organisent régulièrement des exercices SAR ;
- d) mettent en œuvre les principes de gestion des services SAR adoptés par la Conférence sur le financement des services SAR qui s'est tenue à Saly-Portudal (Sénégal) du 25 au 28 octobre 2004 et qui sont consignés dans la Déclaration de Saly sur les services SAR.

Conclusion ... sur le financement des services de recherches et de sauvetage

La quinzième réunion du Groupe APIRG entérine la Déclaration sur le financement des services de recherches et de sauvetage (SAR) adoptée par la Conférence sur le financement des services SAR qui s'est tenue à Saly-Portudal (Sénégal) du 25 au 28 octobre 2004.