



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
DIX-SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE PLANIFICATION
ET DE MISE EN OEUVRE DE LA REGION AFI (APIRG/17)
(Burkina Faso, 2-6 aout 2010)

Point 3.4 de l'ordre du jour: Gestion du trafic aérien (ATM)

**Examen des travaux du Séminaire AFI sur les Recherches et le Sauvetage (SAR), et la
 Coordination et la Coopération Civile-Militaire (Niamey, Niger, 2-3 Juin 2010)**

(Note du Secretariat)

RESUME

Cette note présente un compte rendu du Séminaire AFI sur les Recherches et le Sauvetage (SAR), et la Coordination et la Coopération Civile/Militaire tenu à Niamey, Niger, du 2 au 3 juin 2010, pour examen par le groupe APIRG.

La suite à donner est indiquée au paragraphe 4.

REFERENCES

Rapport d'APIRG 16

Rapport de la réunion spéciale AFI RAN

Forum Mondial ATM sur la Coopération Civile-Militaire

 Objectifs stratégiques connexes: **A, D**

1. INTRODUCTION

1.1. Le Séminaire sur les Recherche et le Sauvetage (SAR), la Coordination et la Coopération Civile-Militaire était une initiative émanant *entre autres* des directives issues des conclusions d'APIRG et des recommandations AFI RAN. Il faisait également suite au premier Forum Mondial ATM sur la Coopération civile-militaire qui s'est tenu à Montréal du 19 au 21 octobre 2009 au siège de l'OACI. Le séminaire a eu lieu sous forme de présentations audiovisuelles par des communicateurs choisis pour partager des informations et des idées avec les participants, de manière interactive. Le séminaire s'est tenu à la fois en Anglais et en Français avec l'interprétation simultanée.

1.2 L'audience cible était les Représentants des Autorités de l'Aviation Civile (CAA) et des Fournisseurs de Services de Navigation aérienne (ANSP) qui s'occupent de SAR et de coordination civile-militaire aussi bien au niveau administratif et qu'au niveau opérationnel, les Responsables Militaires qui fonctionnellement doivent s'occuper de questions similaires avec la communauté de l'aviation civile, les prestataires de services SAR, les représentants des usagers et les organisations internationales/régionales qui exercent dans des domaines apparentées.

1..3 Le séminaire était organisé par le Bureau régional OACI WACAF à l'EAMAC (école de l'ASECNA) situé à Niamey, Niger du 02 au 3 juin 2010 et a vu la participation de 47 participants au total venant de neuf (09) Pays et deux (2) Organisations internationales.

1..4 Les présentateurs du Séminaire venaient du Siège de l'OACI et du bureau WACAF, EUROCONTROL et l'Autorité Générale de l'Aviation Civile des Émirats Arabes Unis. Des présentations de Cospas-Sarsat et du Ministère sud-africain des Transports étaient également disponibles..

2. DISCUSSIONS

2.1 Objectif du séminaire et du Programme

2.1.1 L'objectif du séminaire était de fournir et de partager l'information avec les participants en vue d'apporter un appui aux États de la Région AFI et aux utilisateurs de l'espace aérien dans leurs efforts de mise en œuvre des dispositions de l'OACI et d'améliorer l'efficacité au niveau du SAR et de la coordination et coopération civile-militaire . Le programme du séminaire a couvert les points suivants

Recherches et Sauvetage

- a) Constats issus du projet SAR CAFAC/OACI pour l'Afrique (202-207) ; sont-ils encore d'actualité.
- b) Les options organisationnelles pour la fourniture, le financement et la réglementation des services SAR en Afrique.
- c) Le système Cospas-Sarsat et son développement, y compris MEOSAR ; l'Afrique peut-elle en bénéficier.
- d) Synergies entre le SAR et les autres services de l'aviation civile : une nécessité
- e) Forum Mondial OACI/UAE pour le SAR, Abu Dhabi, 21,22 Juin : aspects sommaires
- f) Questions régionales SAR

Coordination et Coopération Civile/Militaire

- a) Dispositions OACI: Normes et Pratiques Recommandées, Politiques et Éléments d'orientation ((Annexe 11, Résolutions de l'Assemblée Générale, Doc 9554, Doc 9433 ...)
- b) Applicabilité du Concept Opérationnel de l'ATM Mondiale à la coordination et à la coopération civile/militaire, et à l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA)
- c) Résultats des travaux du Forum Mondial ATM sur la Coopération Civile/Militaire ; Nouvelles orientations sur la Coopération Civile/Militaire
- d) Coopération Civile/Militaire dans la région

2.2. PRESENTATIONS ET DÉBATS

SAR

2.2.1 Les participants se sont familiarisés avec les dispositions en vigueur de la Convention de Chicago, les SARP applicables au SAR en particulier ceux figurant dans l'Annexe 12, la Résolution A 36-13 de l'Assemblée Annexe N : Dispositions de Recherche et de Sauvetage, et documents d'orientation disponibles dont le Manuel international de Recherche et de Sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR) (Doc 9731).

2.2.2 En ce qui concerne les dispositions applicable plus spécifiquement à la Région, les participants ont reçu de la documentation provenant du Plan de Navigation Aérienne de Base AFI et des directives émanant des Réunions régionales de Navigation aérienne AFI et de l'APIRG. Plus particulièrement les participants ont été tenus au courant des carences enregistrées dans chaque État, en ce qui concerne la mise en œuvre des dispositions SAR.

2.2.3 Un résumé succinct a été présenté sur le projet SAR CAFAC/OACI pour l'Afrique (2002-2007). Les options de financement du SAR ont été rappelées. Les débats qui en découlèrent ont montré que pour faire face aux difficultés de longue date dans la mise en place des services SAR requis dans l'ensemble du continent africain, et pour attirer le financement adéquat pour de tels services, les États avaient besoin de procéder, conjointement avec les bureaux régionaux de , à la réorganisation des prestations SAR, en tenant compte des domaines de compétence définis après examen des besoins et des capacités. En tant qu'étape préliminaire, l'attention des États doit être attirée sur les modèles de législation type, de réglementation, de lettre d'entente, de Plan national SAR et de mandat pour comité de coordination SAR, qui sont accessibles sur le site www.icao.int/icao/eu/anb/atm/index_new06.htm, en partant du principe qu'une législation harmonisée et des documents de réglementation normalisés facilitent une coopération étroite et au bout du compte une prestation de service consolidée. Lors de l'élaboration de programmes pour des prestations de service au plan sous-régional, les États AFI pourraient s'inspirer des enseignements tirés du Projet OACI SAR qui est présentement en train d'être exécuté dans les 14 États SADC, en coopération avec les EAU, le GCAA, OACI, ACIP, COSCAP et le bureau ESAF de l'OACI.

2.2.4 En ce qui concerne les accords SAR, les participants ont été informés des dispositions en vigueur et de la manière dont elles pouvaient être appliquées, y compris l'usage du modèle d'accord type figurant dans le Manuel IAMSAR (Doc 9731). Le Séminaire a constaté que la mise en œuvre concernant les accords était lente, un des défis étant lié à la multiplicité des institutions gouvernementales impliquées dans les processus d'accord.

2.2.5 Il a été exprimé à cet égard le désir commun des participants pour que l'OACI organise un atelier des États AFI dans le but de rédiger des lettres d'entente entre les États, et au point d'y procéder à leur ratification par les hauts responsables délégués par les gouvernements. Il semble qu'une bonne préparation de l'atelier et un suivi de la mise en œuvre des décisions qui en sortiront, soient nécessaires pour parvenir au résultat espéré d'un ensemble complet de lettres d'entente mises en œuvre.

2.2.6 En ce qui concerne les services Cospas-Sarsat, l'accent a été mis sur le fait que l'application d'une technologie satellitaire a eu des avantages importants dans l'identification rapide et exacte d'un lieu d'accident après l'activation d'une balise de détresse, et que les États AFI devraient améliorer toutes les composantes de leur système d'alerte crash et de localisation, afin de tirer profit de ces avantages. En particulier l'attention est attiré sur les actions suivantes:

- Rendre obligatoire l'emport de la balise de détresse
- prendre des dispositions pour l'enregistrement des balises soit dans une base de données interne soit à la International Beacon Registration Database (IBRD) gérée par le Secrétariat de COSPAS-SARSAT
- Désigner un point de liaison SAR (SPOC) pour la réception des alertes crash entrantes et des messages de localisation provenant du Système COSPAS-SARSAT, et prendre des dispositions pour la dotation en personnel 24/7 du SPOC par une personne compétente.

Coordination/Coopération civile-militaire

2.2.7 Les premières présentations ont porté sur les politiques et les éléments indicatifs figurant dans les Annexes 2 et 11, les Résolutions de l'Assemblée, les Recommandations de la Onzième Conférence de Navigation **Aérienne** (ANCONF/11), le Manuel concernant les Mesures de sécurité relatives aux Activités Militaires pouvant présenter un danger pour les vols aéronefs civils (Doc 9554), le Manuel concernant l'interception des aéronefs civils (Doc 9433), l'applicabilité du Concept opérationnel d'ATM mondiale (Doc 9854) à la coordination civile-militaire et l'Utilisation Flexible de l'Espace Aérien (FUA), le Plan Mondial de Navigation aérienne (Doc 9750), les Plans Régionaux et le Programme d'Activité OACI.

2.2.8 Les participants au séminaire ont été informés du fait que le Manuel de Coopération civile-militaire est en train d'être élaboré par l'OACI ; il devrait être disponible d'ici la fin de cette année.

2.2.9 Il a aussi été rappelé aux participants un certain nombre de dispositions émanant des réunions AFI/RAN (LIM AFI 1988, AFI7 1998) et des réunions d'APIRG qui constituent les éléments orientations disponibles sur cette question au niveau régional.

2.2.10 La présentation faite par EUROCONTROL a permis de montrer des perspectives sur l'expérience de la Région Europe en matière de coordination civile-militaire et de FUA. Les participants ont apprécié le fait qu'en Europe, avec un espace aérien limité, une densité forte et croissante du trafic aérien, la solution pour faire face à la croissance repose sur une coordination civile-militaire et un partage optimal de l'espace aérien disponible entre les opérations militaires et celles de l'aviation civile.

2.2.11 Le Séminaire a noté en particulier les trois éléments clés pour une coordination renforcée et réussie entre civiles et militaires: l'utilisation flexible de l'espace aérien, l'interopérabilité des systèmes et la prise de décision en commun. Le Séminaire a noté les niveaux de planification appliqués en Europe dans la mise en œuvre du concept de FUA – *Stratégique* - à un niveau politique élevé, *Pré-tactique* – traitant du partage de l'espace au quotidien, et *Tactique* - impliquant les unités ATS civiles et militaires qui utilisent l'espace en temps réel.

2.2.12 Les participants se sont vus présenter le bilan du premier Forum mondial ATM sur la Coopération civile-militaire tenu à Montréal du 19 au 21 octobre 2009 dont les objectifs étaient :

- Sensibiliser les participants sur la nécessité d'améliorer la coopération civile-militaire au sujet de l'utilisation de l'espace.
- Aider les participants à comprendre les exigences communes de même que les besoins d'exploitation divers des utilisateurs de l'espace aérien civiles et militaires
- Identifier les régions dans le monde (Régions OACI) où des progrès au niveau de la coopération civile-militaire sont nécessaires.
- Élaborer un plan d'action à suivre sous forme de « Perspectives », pour traiter de la relation civile et militaire, au-delà de la notion traditionnelle de coopération/ coordination civile-militaire et de la gestion de l'espace aérien.
- Obtenir un appui pour présenter à l'Assemblée générale de l'OACI en 2010 une Résolution mise à jour sur la Coopération et la Coordination civile-militaire qui préconise également des mécanismes de suivi régionaux, qui permettent de poursuivre les activités au niveau régional afin d'améliorer la coopération civile-militaire dans le monde.
- Débattre des questions de sécurité qui sont posées depuis le 11/9 et traiter de l'introduction de systèmes d'avion sans pilote (UAS) dans l'espace aérien civil.

2.2.13: Le séminaire a constaté qu'en résumé, les délibérations du Forum ont montré que:

- La paix et la stabilité sont indispensables pour le développement social et économique
- Les principales exigences de confiance mutuelle pour la collaboration entre le civil et le militaire
- La sûreté, la sécurité et l'efficacité sont des valeurs communes aux civils et au militaires
- L'efficacité pour l'aviation civile signifie plus de capacité, moins de retards, coût et consommation de combustible (émissions)
- L'efficacité pour l'aviation militaire signifie l'efficacité des missions (en temps de paix et de crise) et une formation réaliste - mais également plus de capacité, moins de retards, coût et consommation de combustible (émissions)
- La coopération et la coordination par le biais de la communication
- La Coopération civile-militaire est indispensable aux niveaux national, régional et international
- L'Espace aérien est un continuum et une ressource commune limitée pour tous les utilisateurs civils et militaires
- La sensibilisation à grande échelle et l'application des principes de l'utilisation flexible de l'espace aérien sont une bonne base commune pour la coordination mondiale ATM civile-militaire.
- L'interopérabilité civile-militaire est indispensable pour optimiser une utilisation sûre et efficace de l'espace aérien pour tous les utilisateurs. Les carences d'interopérabilité doivent être correctement abordées par la communauté du secteur de l'aviation dans son ensemble
- L'intégration de l'UAS est un défi, mais également une opportunité pour la croissance du système de l'aviation
- La coopération et la coordination civile-militaire sont une exigence indispensable aussi bien en temps de paix que dans les situations de crise

- Une approche mondiale inter-agence civile-militaire pour la sécurité, la prévention des incidents et la gestion est requise, tirant profit des expériences positives existantes qui ont d'énormes potentiels pour une plus grande croissance.
- Il y'a beaucoup à faire non seulement concernant la flexibilité de l'utilisation de l'espace aérien, mais aussi sur la compatibilité des normes et procédures, et sur l'interopérabilité mondiale des systèmes ATM/CNS
- Une collaboration réussie exige: la Communication, l'Éducation, la Relation et la Confiance

2.2.14 Le séminaire a également noté que la recommandation générale des présentateurs de l'évènement mondial était d'utiliser l'OACI comme un forum d'échanges qui facilite l'interaction et produisant un ensemble des meilleures pratiques utilisables à l'échelle mondiale. Le consensus clair qui en est ressorti est que la communauté de l'aviation, aussi bien civile que militaire a exprimé le besoin et le désir d'œuvrer ensemble pour améliorer l'utilisation de l'espace aérien à l'avantage mutuel des utilisateurs de l'espace aérien. A cet égard, l'OACI servira de plateforme internationale de rencontre et de facilitateur pour divers arrangements.

3. BILAN DU SÉMINAIRE

3.1 Comme résultat final, le Séminaire a convenu d'exprimer les recommandations suivantes:

Le séminaire:

- a) A constaté le faible niveau de mise en œuvre des exigences du SAR et le besoin d'améliorer la coopération, la coordination, la collaboration et la communication entre les autorités civiles et militaires afin d'assurer la sécurité de la navigation aérienne;
- b) Exhorte les États AFI à :
 - Élaborer et mettre en œuvre une législation nationale SAR
 - Signer des accords bilatéraux et sous-régionaux SAR
 - Mettre en place des Centres de Coordination de Sauvetage aviation/ maritime si nécessaire
 - Mettre en œuvre des comités nationaux permanents en charge des questions de coordination/coopération civile-militaire; et
- c) Recommande à l'APIRG/17 de formuler les conclusions appropriées et déterminer le calendrier pour la mise en œuvre des actions mentionnées au point b) ci-dessus (élaborer un formulaire de cadre de performance)

3.2 Le Séminaire était caractérisé par un vif intérêt et une interaction de la part des participants qui ont apprécié la substance délivrée par les communicateurs sur les Recherches et Sauvetage et la Coordination et Coopération civile-militaire. Les participants ont également fait part de leur reconnaissance pour les efforts consentis par l'OACI pour organiser le séminaire. Le Séminaire a tenu ses promesses à tous les niveaux en particulier en fournissant une occasion d'échanger les points de vue entre les participants civils et militaires.

4. SUITE A DONNER PAR LA REUNION

4.1 La réunion est invitée à:

- a) Prendre note des informations figurant dans la présente note de travail ainsi que des recommandations au paragraphe 3.1.
- b) Encourager les Etats et Organisations concernées à fournir leur soutien continu au développement des services SAR et de la Coopération Civile-Militaire, et
- c) Emettre toute indication appropriée pour la mise en œuvre des dispositions OACI dans ces domaines.