



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 25 : Formation et renforcement des capacités de l'aviation civile de l'OACI

NORMALISATION DE LA FORMATION SUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE

(Note présentée par les Émirats arabes unis)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les quelques accidents spectaculaires récents ont mis en relief la nécessité de renforcer l'interopérabilité des opérations de recherches et de sauvetage, afin d'assurer la rapidité et l'efficacité des activités de sauvetage. Les ÉAU, qui ont accueilli un atelier sur la formation aux opérations de recherches et sauvetage, ont déterminé les domaines d'amélioration possible qu'ils soumettent à l'Assemblée, pour examen.

Suite à donner: L'Assemblée est invitée:

- a) à prendre note de la présente note de travail;
- b) à envisager d'autres aspects qui pourraient être abordés dans le cadre de la normalisation internationale de la formation aux recherches et sauvetage; et
- c) à demander à la Secrétaire générale d'examiner le concept d'un « cadre international de formation axée sur les compétences concernant les opérations de recherches et de sauvetage », de concert avec d'autres institutions, telles que l'Organisation maritime internationale (OMI).

<i>Objectifs stratégiques:</i>	La présente note se rapporte aux Objectifs stratégiques de Sécurité et de Sûreté et Facilitation.
<i>Incidences financières:</i>	Néant.
<i>Références:</i>	OACI -Doc 9731, Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR), Volume II OACI - Doc 10075, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (2016) Résolution 38-12 OACI - Doc 10004, Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde 2017- 2019, § 3.2.2.2 OACI - Concept des opérations (CONOPS) du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS), V6.0

1. INTRODUCTION

1.1 Une intervention rapide et effective de recherches et de sauvetage (SAR) est critique pour sauver des vies à la suite d'un accident d'aviation ou de la disparition d'un aéronef. Or la rapidité et l'efficacité des opérations SAR dépendent d'une étroite coordination entre le Centre de coordination des sauvetages (CCS) intéressé et les divers services de soutien, en particulier dans le cas d'événements transfrontières ou multinationaux. La qualité des communications et de la coordination entre les différents services d'un État, ou entre les services de différents États, est tributaire de la normalisation des terminologies et des procédures.

1.2 Plusieurs accidents spectaculaires survenus ces dernières années ont mis en relief les lacunes des opérations multinationales de recherches et de sauvetage. Même de légers retards dans une opération SAR peuvent réduire considérablement les chances de survie des personnes à bord, et il est donc de la plus haute importance pour sauver des vies d'assurer une coordination et des communications sans faille entre les différents services SAR.

2. ANALYSE

2.1 Le Centre national de recherches et de sauvetage (NRSC) des Émirats arabes unis (EAU) a accueilli les 12 et 13 juin 2019 un atelier international sur la normalisation de la formation aux opérations de recherches et sauvetage. L'événement a reçu la participation de 55 représentants des services aéronautiques et maritimes de la Russie, du Koweït, de la Nouvelle-Zélande, des Émirats arabes unis, de l'Arabie saoudite et des États-Unis d'Amérique.

2.2 L'atelier avait pour objet essentiel d'identifier les défis actuels en matière de SAR et de déterminer si la normalisation de la formation à l'échelle du globe et de la certification du personnel SAR pourrait répondre à ces défis. Cinq éléments au moins ont fait l'objet de consensus, selon lequel la normalisation internationale de la formation aux recherches et sauvetage offrirait la possibilité de renforcer la prestation de services de recherche et de sauvetage.

2.3 De nombreux petits organismes de recherches et de sauvetage dépendent fortement des cours de formation commerciaux. En l'absence de normalisation de ces cours à l'échelle internationale, ces organismes risquent de recevoir une formation dépassée et non conforme aux procédures en vigueur de l'OMI et de l'OACI, compromettant ainsi l'interopérabilité des interventions des différents États et mettant potentiellement en péril la survie des victimes.

2.4 Il n'existe pour le moment aucune exigence internationale pour l'évaluation des compétences, la certification et le renouvellement de la certification de nombreux instructeurs SAR d'institutions commerciales de formation. Une telle situation expose les stagiaires SAR à l'enseignement de procédures non standard et de pratiques non conformes aux règlements actuels de l'OMI et de l'OACI. L'établissement d'un cadre de normes minimales permettrait de relever la qualité générale de la formation, d'assurer la normalisation et l'interopérabilité entre les États et de garantir que les organismes de SAR emploient des instructeurs aux compétences appropriées.

2.5 Le Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (Manuel IAMSAR), Volume II, décrit certaines des compétences requises du Coordinateur de missions SAR. La liste est cependant loin d'être complète. L'efficacité et la capacité d'un service SAR de travailler en harmonie avec d'autres États dépendent largement des compétences du personnel SAR et de la qualité de sa formation uniformisée. Par ailleurs, un grand nombre des aptitudes du personnel RCC à mener avec succès une opération de recherches et de sauvetage tendent à s'affaiblir avec le temps. Sans exercices, formation et démonstration fréquents et sans processus d'examen établi, les risques de perte de vies sont bien réels pour les intervenants SAR et les personnes en détresse.

2.6 L'accréditation du personnel SAR relève actuellement de l'Autorité SAR de l'État. Bien que le Manuel IAMSAR, Vol. II contienne un grand nombre de directives sur la prestation des services de recherches et de sauvetage, le processus de qualification et d'accréditation est souvent établi de façon indépendante, sans consultation avec d'autres partenaires SAR ou des États avoisinants.

2.7 L'absence de procédure normalisée de qualification du personnel SAR risque de créer différents niveaux de compétence pour les intervenants SAR des divers services ou États, donnant lieu à des risques de malentendus, à l'incapacité de travailler ensemble et au ralentissement général de l'intervention.

2.8 Dans le rapport d'accident du vol Air France 447, il est indiqué que « *Les cours de formation offerts au personnel de l'ARCC¹ et à celui du MRCC² reposent essentiellement sur l'expérience accumulée par ces centres. Il n'y a pas de formation normalisée ou commune spécifique à la mission de SAR.*³ »

2.9 En conséquence, le Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA) a recommandé que :

« Le DGAC⁴, de concert avec les autres services responsables, établisse un cadre de travail homogène pour la formation et l'approbation des exploitants responsables des activités de recherches et de sauvetage en France; [Recommandation FRAN-2012-033] »

Et que

« L'OACI définisse le cadre de formation des agents SAR dans ses normes et pratiques recommandées. [Recommandation FRAN-2012-034] »

2.10 Les résolutions en vigueur de l'Assemblée appuient le concept de l'harmonisation mondiale, comme le souligne la Résolution 38-12⁵;

« Considérant que la mise en œuvre adéquate des SARP⁶ et des PANS⁷ est fonction de la disponibilité de personnel qualifié et compétent, »

¹ Centre de coordination de sauvetages aéronautiques.

² Centre de coordination de sauvetages maritimes.

³ Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile (BEA), Rapport final sur l'accident survenu le 1^{er} juin 2009 au vol Airbus A330-203 immatriculé F-GZCP.

⁴ Direction générale de l'aviation civile (Autorité de l'aviation civile de la France).

⁵ OACI - Doc 10075, Résolutions de l'Assemblée en vigueur (2016), Résolution 38-12.

⁶

« Le Conseil devrait aider les États membres à harmoniser les niveaux de compétences des professionnels de l'aviation. Ces initiatives devraient être basées sur une démarche fondée sur les compétences. »

2.11 Par ailleurs, il est noté dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde qu'une démarche efficace et cohérente à l'échelle mondiale pour alerter les services de recherches et de sauvetage est essentielle⁸ ».

2.12 La perte du vol Malaysian 370 a souligné la complexité des opérations multinationales, en particulier lorsque les secteurs de recherche n'ont pas été déterminés. Le public a critiqué sévèrement l'industrie aéronautique, étant donné que non seulement l'avion n'a pas été retrouvé, mais le lieu approximatif de l'accident n'a même pas pu être localisé. Cet événement a mené à la création du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS).

2.13 Dans son résumé analytique, le CONOPS GADSS reconnaît l'importance d'une formation harmonisée; estimant que l'efficacité des services d'alerte et de recherches et de sauvetage n'est aussi bonne que le maillon le plus faible de la chaîne des intervenants, des procédures, des systèmes et des informations. Il est donc de la plus haute importance que la conception du GADSS repose sur une perspective mondiale, notamment dans des domaines d'amélioration clés tels que le renforcement de la coordination et le partage d'informations, ainsi que la formation du personnel à mieux réagir dans des circonstances inhabituelles⁹.

2.14 La normalisation internationale de la formation, de la qualification et de la certification du personnel est une pratique commune dans les industries aéronautique et maritime. Les professions de pilote et de contrôleur du trafic aérien ont fait l'objet de cadres de formation normalisés à l'échelle internationale depuis des dizaines d'années. L'introduction récente de cadres de formation axée sur les compétences pour les contrôleurs du trafic aérien (ATC) et les ingénieurs électroniciens des systèmes de la sécurité aérienne (IESSA) a ajouté au renforcement de décennies de formation harmonisée. Les systèmes de formation automatisée utilisent des méthodes axées sur les résultats, qui visent à inculquer aux stagiaires les compétences requises pour s'acquitter de leurs fonctions de manière sûre, hautement efficace et efficiente.

3. CONCLUSIONS

3.1 Les États sont tenus d'offrir des services efficaces de recherches et de sauvetage sur leur territoire ou dans les régions placées sous leur responsabilité.

3.2 La prestation de services SAR efficaces dépend de la qualité des communications et de la coordination entre les parties et des compétences adéquates de leur personnel.

3.3 Il n'existe pas de cadre harmonisé mondialement pour la formation du personnel de recherches et de sauvetage, qui permettrait d'assurer l'interopérabilité entre le RCC et d'autres services, ceci étant un élément critique d'une opération de sauvetage rapide et efficace.

7

⁸ OACI - Doc 10004, Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (2017-2019), § 3.2.2.2.

⁹ OACI - Concept des opérations (CONOPS) du Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS), V6.0.

3.4 L'industrie aéronautique a beaucoup d'expérience dans la normalisation de la formation et de récentes initiatives appuient une démarche axée sur les compétences, comme l'ont souligné des Résolutions antérieures de l'Assemblée, des SARPS, des PANS et des éléments indicatifs de l'OACI.

3.5 L'atelier accueilli par le NRSC des EAU a conclu que l'établissement d'un cadre international de formation apporterait d'énormes avantages aux opérations de SAR et permettrait potentiellement de sauver des vies à long terme.

3.6 L'organisme le plus approprié pour poursuivre les travaux sur le concept d'un cadre international de formation serait le Groupe de travail conjoint OACI/OMI sur les recherches et le sauvetage.

- FIN -