



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ A

Point 3 : Renforcement du système mondial de navigation aérienne

3.4 : Coopération civilo-militaire

**IMPOSITION D'EXIGENCES MILITAIRES ET DE RESTRICTIONS
À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE**

[Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA) et
la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note expose les problèmes occasionnés aux compagnies aériennes et à l'aviation civile internationale par suite de la récente promulgation par les autorités militaires d'exigences et de restrictions touchant l'espace aérien. Les exigences ont causé de la confusion, augmenté le fardeau de travail et accentué le risque d'intervention militaire pour les vols civils dans les espaces aériens où des exigences et des procédures de sécurité militaires n'émanant pas de l'OACI ont été imposées.

Suite à donner : La Conférence est invitée à :

- a) prendre acte de l'information contenue dans la présente note ;
- b) envisager l'adoption des recommandations présentées au paragraphe 3.1 ;
- c) discuter au besoin de toute question pertinente.

1. INTRODUCTION

1.1 L'Annexe 4 — *Cartes aéronautiques*, et l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*, définissent la zone d'identification de défense aérienne (ADIZ) comme étant « un espace aérien désigné spécial, de dimensions définies, à l'intérieur duquel les aéronefs doivent se soumettre à des procédures spéciales d'identification et/ou de compte rendu en plus de suivre les procédures des services de la circulation aérienne ». Les Annexes 4 et 15 énoncent aussi des exigences relatives à la publication d'information sur une ADIZ, le cas échéant, d'une publication d'information aéronautique (AIP) et de cartes, et l'Annexe 2 — *Règles de l'air*, comporte des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à l'interception d'un aéronef. Toutefois, bien que le terme ADIZ soit mentionné et défini dans la documentation de l'OACI, il n'existe aucune SARP ou procédure écrite pour l'établissement et le fonctionnement d'une ADIZ.

¹ Toutes les versions linguistiques sont fournies par l'IATA.

1.2 Bien que l'Association du transport aérien international (IATA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) reconnaissent le droit de chaque État d'assurer l'intégrité de sa sécurité nationale, la mise en place d'une ADIZ devrait être convenablement coordonnée et accompagnée d'une cartographie exacte et de directives spécifiques, énoncées clairement, pour que les compagnies aériennes et les intervenants de l'aviation civile internationale soient informés des exigences.

1.3 L'IATA et l'IFALPA reconnaissent aussi que souvent, la mise en place d'une ADIZ est motivée par des sensibilités militaires et politiques imputées à la sécurité nationale. Toutefois, dans de tels cas, nous exhortons les autorités de l'aviation civile concernées à plaider vigoureusement en faveur de la réduction des incidences sur l'aviation civile internationale, aux étapes de planification et de mise en vigueur d'une ADIZ nationale ou de toute autre exigence ou restriction militaire non issue de l'OACI, comme il est recommandé dans la documentation de l'OACI sur la coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien, actuellement en révision.

2. DISCUSSION

2.1 Un exemple très récent de mise en place d'une ADIZ offre des leçons du point de vue d'une compagnie aérienne.

2.2 Une ADIZ a été définie, établie et promulguée par le truchement d'un supplément (SUP) AIP sans avis préalable et sans que les dimensions en soient indiquées sur les cartes aéronautiques, ce qui aurait aidé les intervenants concernés à évaluer l'étendue et l'impact de l'ADIZ. Cela s'est fait en contravention à l'Annexe 4 de l'OACI qui précise que lorsqu'on met en place une ADIZ, elle doit apparaître sur les cartes en-route et les cartes aéronautiques du Monde. Une indication de l'ADIZ sur les cartes aéronautiques de navigation (cartes de l'OACI à petite échelle) est également recommandée.

2.3 Les frontières de l'ADIZ pénétraient l'espace aérien de deux régions d'information de vol (FIR) et cela avait donc un impact sur les aéronefs sous le contrôle des services de contrôle aérien (ATC) d'autres États. Nous comprenons que la consultation auprès des organes de contrôle aérien de « l'État hôte » n'a pas été assurée, ce qui a entraîné des incertitudes concernant l'application des règles et procédures à suivre relativement à l'ADIZ.

2.4 De plus, il est apparu clairement qu'aucune consultation n'avait eu lieu auprès des États adjacents (même si les frontières de l'ADIZ pénétraient des FIR administrées par ces États), de l'OACI ou des utilisateurs de l'espace aérien durant la planification de cette ADIZ.

2.5 Un SUP AIP a été publié par le pays hôte. Cependant, il n'était pas clair, et en partie contradictoire en ce qui concerne les actions exigées des compagnies aériennes et des pilotes pour se conformer aux règles de l'ADIZ. En particulier, les instructions sur la façon d'obtenir un numéro d'autorisation de la défense aérienne (ADC) pour éviter des actes d'interception par les forces aériennes de l'État concerné n'ont pas été promulguées.

2.6 Durant la période entre la publication du SUP AIP et sa date d'entrée en vigueur, il a fallu effectuer de multiples et fréquentes démarches (appels, téléphoniques, courriels, lettres et rencontres en personnes) auprès des autorités pour tenter de répondre à ces préoccupations.

2.7 Neuf jours ouvrables avant la date d'entrée en vigueur, un NOTAM a été publié pour tenter de résoudre les problèmes soulevés par différents intervenants, notamment l'OACI. Le NOTAM :

- a) modifiait les exigences originales et exemptait de l'obligation d'obtenir une ADC pour plusieurs routes survolant la haute mer visées par la publication originale ;
- b) cherchait à préciser les consignes données aux compagnies aériennes pour obtenir une ADC ;
- c) maintenait l'exigence d'autorisation préalable pour chaque vol, imposant un fardeau déraisonnable aux exploitants d'aéronefs et à leurs pilotes, ainsi qu'aux États et aux fournisseurs de services de navigation aérienne (FSNA) des environs.

2.8 Malheureusement, à la date d'entrée en vigueur, la procédure d'obtention d'une ADC demeurait imprécise et les consignes émises par les autorités étaient contradictoires. Cela a donné lieu à un accroissement du fardeau de travail chez le personnel de répartition des compagnies aériennes et à de la confusion dans l'ensemble, parce que :

- a) les appels téléphoniques restaient sans réponse et si on répondait, le personnel n'avait pas l'information sur le processus exigé ;
- b) les messages du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) n'étaient pas envoyés ou reçus ;
- c) des consignes contradictoires ont été émises ;
- d) de nombreuses tentatives ont été faites, par plusieurs moyens, pour obtenir des ADC pour chaque vol.

2.9 Devant cette situation, plusieurs vols ont été planifiés différemment pour emprunter des routes ne nécessitant pas d'ADC. Cela a entraîné des durées de vol prolongées, puisque les compagnies aériennes craignaient les risques associés à une possible interception par les avions de chasse militaires.

2.10 Les problèmes liés à l'obtention d'ADC persistent. Selon les rapports, une compagnie aérienne a constaté que 65 pour cent de ses vols nécessitaient plusieurs tentatives pour l'obtention d'un numéro d'ADC.

2.11 Les membres sont invités à prendre note que plusieurs États ont précédemment mis en place une ADIZ ou un espace aérien militaire ou une procédure non conforme à l'OACI, qui n'exige pas une autorisation préalable pour tous les vols civils. Les États devraient envisager l'adoption de bonnes pratiques d'autres États, et éviter de créer le besoin d'autorisation préalable pour les vols civils. Certaines de ces bonnes pratiques sont comprises dans le document de l'OACI sur la coopération civilo-militaire :

- a) le plan de vol et l'information sur le mouvement de l'aéronef sont envoyés aux organisations militaires qui exigent ces données, ou qui reçoivent les messages FPL ou autres ;
- b) les données de surveillance ATC radar, de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) et autres sont déjà partagées entre les fournisseurs de services de navigation aérienne (FSNA) et les organisations militaires ;
- c) la mise en place de moyens de communication directe entre les organisations militaires et les FSNA, dans le but de faciliter les demandes d'information sur des aéronefs inconnus ;

- d) la création de fonctions de coordination civilo-militaire au sein des organismes civils de contrôle aérien ;
- e) si le processus d'autorisation de la défense aérienne (ADC) ou d'autres processus d'autorisation sont absolument nécessaires, les autorités civiles et militaires des États devraient envisager la mise en place de systèmes d'approbation automatisés qui délivreraient les ADC à la réception du FPL, et ces systèmes devraient être testés et mis en fonction avant la date d'entrée en vigueur de l'ADIZ ou d'une autre règle concernant l'espace aérien ;
- f) ces consultations auprès des États adjacents, des utilisateurs de l'espace aérien et de l'OACI devraient être menées avant la publication pour s'assurer que les processus appropriés sont suivis et que les procédures sont en place pour soutenir la mise en œuvre.

3. CONCLUSION

3.1 À la lumière de ce qui précède, l'IATA et l'IFALPA invitent la conférence à demander à l'OACI de :

- a) faire en sorte que les autorités de l'aviation civile tiennent compte de l'impact que les mesures militaires de sûreté peuvent avoir sur l'aviation civile lors de la phase de planification de toute exigence ou procédure concernant l'accès à l'espace aérien ;
- b) rappeler aux États que les cartes appropriées et les procédures associées aux exigences d'accès à l'espace aérien doivent être publiées conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) énoncées aux Annexes 4 et 15 de la Convention ;
- c) améliorer le matériel d'orientation de l'OACI sur la coopération civilo-militaire pour y inclure des recommandations en vue d'essais rigoureux de toute nouvelle ADIZ ou zone de sécurité, avant la date d'entrée en vigueur, afin de s'assurer que les procédures afférentes fonctionnent réellement.