



ASSEMBLÉE — 40^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 30 : Autres questions à examiner par la Commission technique

ASPECTS DE L'ATM ET AUTRES QUESTIONS DE SÉCURITÉ DANS LA FIR DE SIMFEROPOL

(Note présentée par l'Ukraine)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail donne un aperçu de la situation actuelle concernant la gestion du trafic aérien (ATM) et les questions de sécurité dans la région d'information de vol (FIR) de Simferopol, en particulier dans l'espace aérien au-dessus de la haute mer où la responsabilité des services de trafic aérien (ATS) est déléguée à l'Ukraine, et constitue un pas en avant vers la normalisation des opérations de vol.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre acte des informations figurant dans la présente note ;
- b) à soutenir les efforts entrepris par l'Ukraine en étroite coopération avec des organisations internationales et d'autres services nationaux d'aviation en vue de la normalisation des opérations de vol dans l'espace aérien en haute mer dans la FIR de Simferopol, pour permettre de faire des progrès et de trouver une solution acceptable en vue de la normalisation des flux de trafic dans cet espace aérien ;
- c) à appeler la Fédération de Russie à adhérer strictement à la Convention de Chicago et à ses Annexes, et à cesser ses publications d'informations aéronautiques relatives à l'espace aérien dans la FIR de Simferopol, en particulier en haute mer ;
- d) à accepter que l'OACI prenne des mesures efficaces pour obliger les États membres à rendre compte de leurs actes qui violent la Convention de Chicago et ses Annexes, notamment en s'ingérant dans la prestation de services de navigation aérienne (ANS) dans un espace aérien international relevant de la responsabilité d'un autre État membre.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne
<i>Incidences financières :</i>	Aucune.

Références :	<p><i>Convention relative à l'aviation civile internationale (Doc 7300)</i></p> <p>Annexe 11 — <i>Services de la circulation aérienne</i></p> <p>Annexe 15 — <i>Services d'information aéronautique</i></p> <p>Résolution 68/262 de l'Assemblée générale des Nations Unies — <i>Intégrité territoriale de l'Ukraine</i></p> <p>Décision EUR/NAT96/38-ATS du Conseil de l'OACI du 17 février 1997</p> <p><i>Plan de navigation aérienne — Région Europe (Doc 7754)</i></p> <p>AN-Conf/13-WP/245</p> <p>Rapport de la 13^e Conférence de navigation aérienne</p> <p>Lettre EUR/NAT 18-0590.TEC (NAE/CUP) de l'OACI du 3 décembre 2018</p> <p>Décision EANPG 58/01 — Mise à jour du tableau des carences de la navigation aérienne dans la région EUR</p> <p>AIC 02/18 publiée par l'Ukraine</p> <p>Publication de l'Ukraine : <i>Safety case regarding provision of air navigation services within Ukrainian airspace and airspace over the High Seas where the responsibility for ATS is delegated to Ukraine by international agreements</i> (dossier sur la sécurité concernant la fourniture de services de navigation aérienne dans l'espace aérien ukrainien et l'espace aérien au-dessus de la haute mer où la responsabilité des ATS est déléguée à l'Ukraine en vertu d'accords internationaux)</p> <p>Publication de l'Ukraine : <i>Post Implementation Monitoring on safety and utilization of ATS routes available for flight planning within airspace over the High Seas where the responsibility for ATS is delegated to Ukraine by international agreements</i> (suivi après la mise en œuvre de la sécurité et de l'utilisation des routes ATS disponibles pour la planification des vols dans l'espace aérien en haute mer où la responsabilité des ATS est déléguée à l'Ukraine en vertu d'accords internationaux)</p>
---------------------	--

1. INTRODUCTION

1.1 L'Ukraine soutient fermement l'attachement de l'OACI à la sécurité, à la sûreté et à l'efficacité de l'aviation civile internationale, et considère que le respect strict de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) et de ses Annexes, des documents de l'OACI ainsi que des résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies revêt la plus haute importance pour tous les États membres de l'OACI, les parties prenantes de la communauté aéronautique dans un environnement moderne difficile.

1.2 Toutefois, l'aviation civile internationale est confrontée à une situation où l'un des États membres de l'OACI ne respecte ni les dispositions fondamentales de la Convention de Chicago, ni les Annexes de l'OACI, ce qui présente des risques potentiels pour la navigation aérienne internationale.

2. FIR DE SIMFEROPOL

2.1 La FIR de Simferopol comprend l'espace aérien souverain de l'Ukraine et l'espace aérien au-dessus de la haute mer. La responsabilité de la fourniture de services de la circulation aérienne (ATS) en haute mer dans cette FIR a été déléguée à l'Ukraine par des accords régionaux de navigation aérienne, approuvés par la décision n° EUR/NAT96/38-ATS du Conseil de l'OACI du 17 février 1997, prescrite par le *Plan de navigation aérienne — Région Europe (Doc 7754)* et est maintenant intégrée au plan de

navigation aérienne électronique (eANP) de cette région. En conséquence, l'Ukraine est le seul État internationalement reconnu responsable de la fourniture d'ATS dans la FIR de Simferopol et de la publication d'informations aéronautiques sur celle-ci.

2.2 En avril 2014, la Fédération de Russie a annoncé unilatéralement et en contradiction avec la Convention relative à l'aviation civile internationale, les normes de l'OACI et le plan de navigation aérienne pour la région Europe (eANP) que l'espace aérien de la FIR de Simferopol, y compris en haute mer, était sous la responsabilité de la Fédération de Russie.

2.3 En conséquence, la Fédération de Russie continue de publier des informations aéronautiques sur la FIR de Simferopol, mène des activités dangereuses sans coordination appropriée avec l'Ukraine et a tenté de s'immiscer dans les ATS fournis par l'Ukraine. Il conviendrait de noter que ces actions de la Fédération de Russie vont au-delà de l'espace aérien souverain de l'Ukraine et s'étendent à l'espace international au-dessus de la mer Noire, ce qui est non seulement contraire à la Convention de Chicago, à ses Annexes 11 et 15 et au plan de navigation aérienne de l'OACI pour la région Europe, mais aussi peut mettre en danger les vols à l'intérieur de l'espace aérien international au-dessus de la haute mer sous la responsabilité de l'Ukraine.

2.4 Les mesures susmentionnées de la Fédération de Russie ont entraîné une baisse sensible de l'utilisation efficace de l'espace aérien, les exploitants aériens privilégiant souvent des routes plus longues évitant la FIR de Simferopol. Cette reconfiguration des flux du trafic aérien a entraîné des problèmes de capacité et de charge de travail et du contrôle de la circulation aérienne (ATC) dans les FIR adjacentes. Compte tenu de la croissance continue du trafic, elle représente un défi non seulement pour l'Ukraine, mais pour l'ensemble du réseau.

2.5 Néanmoins, l'Ukraine déploie des efforts soutenus pour reprendre les opérations de vol normales dans l'espace aérien de haute mer au-dessus de la mer Noire, et notamment :

- a) guidée par le droit reconnu, en vertu des articles 1, 2 et 9 (a, b), à tous les États sans distinction de nationalité, l'Ukraine a créé la zone interdite UKP35 (SFC–UNL) au-dessus de la République autonome de Crimée, y compris les eaux territoriales ;
- b) a organisé la fourniture continue d'ATS dans la FIR de Simferopol à partir de centres d'ATM ukrainiens adjacents situés à Odessa et à Dnipro, dans le strict respect de l'Annexe 11 de l'OACI ;
- c) en étroite coopération avec EUROCONTROL et d'autres parties prenantes du secteur de l'aviation, a monté un dossier de sécurité contenant des preuves et des mesures d'atténuation des risques, afin de garantir l'acceptation des risques liés à la fourniture de services de navigation aérienne dans l'espace aérien en haute mer où la responsabilité concernant les ATS est déléguée à l'Ukraine (dossier de sécurité) ;
- d) a démontré à la communauté aéronautique que l'Ukraine n'a aucun problème technique ni en ce qui concerne les procédures pour la fourniture de services dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité ;
- e) a mis en œuvre des procédures spéciales pour la planification des vols et l'utilisation de quatre routes ATS grâce à une approche progressive en vue de la normalisation des opérations de vol en haute mer dans la FIR de Simferopol ;

- f) a continuellement effectué le suivi après la mise en œuvre des procédures spéciales susmentionnées, qui prouve l'efficacité des mesures d'atténuation des risques appliquées. L'espace aérien d'ATS au-dessus de la haute mer est utilisé régulièrement par les exploitants d'aéronefs de différents États et de différentes régions. Plus de 77 000 vols (jusqu'en juin 2019) ont été effectués pendant ce suivi ;
- g) a établi un mécanisme d'échange d'informations, au moins une fois par mois, avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA) concernant les résultats détaillés du suivi après la mise en œuvre mentionné au point « f) » ci-dessus.

2.6 L'Ukraine joue un rôle actif sur la scène internationale et coopère étroitement avec des organisations internationales et des autorités aéronautiques nationales afin de normaliser les flux de trafic aérien en haute mer dans la région de la mer Noire. Voici les derniers développements dans ce domaine :

- a) Au cours de la 13^e Conférence de navigation aérienne, l'Ukraine a présenté une note de travail donnant un aperçu des aspects de l'ATM dans la FIR de Simferopol, en ce qui concerne la sécurité des vols civils internationaux. Le Comité a également été informé des travaux en cours du groupe de travail sur la mer Noire du Groupe européen de planification de la navigation aérienne (GEPNA) de l'OACI visant à explorer plus avant les solutions potentielles en vue de la normalisation des opérations aériennes. Cela comprend une approche progressive potentielle pour aider à atténuer les problèmes de flux de trafic, de capacité et de charge de travail d'ATC dans les FIR adjacentes. Le Comité s'est félicité de l'engagement de tous les États à se conformer à la Convention de Chicago et à ses Annexes, à coopérer pour assurer la sécurité des opérations de vol dans l'espace aérien de haute mer au-dessus de la mer Noire et à s'abstenir de toute action qui pourrait avoir une incidence directe ou indirecte sur la sécurité des opérations.
- b) Il conviendrait de noter qu'une proposition de la Fédération de Russie concernant la nécessité, d'une part d'effectuer un audit technique (évaluation) des capacités des États voisins de la mer Noire en ce qui concerne la fourniture de services de navigation aérienne complets pour la FIR de Simferopol, y compris pour les opérations de recherche et de sauvetage dans cette région, d'autre part de modifier le plan de navigation aérienne pour la région Europe, n'a pas été soutenue par la Conférence.
- c) L'OACI a envoyé la lettre EUR/NAT 18-0590.TEC (NAE/CUP) concernant la mise à jour des informations diffusées sur les opérations aériennes dans les FIR de Simferopol et de Dnipro. Cette lettre remplace les lettres EUR/NAT 15-0420.TEC (FOL/CUP) du 18 août 2015 et EUR/NAT 14-0243.TEC (FOL/CUP) du 2 avril 2014. L'OACI a rappelé les procédures promulguées par l'Ukraine dans une circulaire d'information aéronautique (AIC) ainsi qu'une série de NOTAM entrés en vigueur le 27 août 2015 dans le but de promouvoir la sécurité des opérations sur un nombre limité de routes ATS dans la partie ouest de la FIR de Simferopol. Parallèlement à cette lettre, l'OACI a d'une part réaffirmé que, conformément au plan de navigation aérienne pour l'Europe de l'OACI, l'Ukraine est responsable de la fourniture de services de navigation aérienne, et d'autre part recommandé aux exploitants aériens de tenir compte de cet aspect, ainsi que d'autres informations pertinentes, afin de réévaluer les risques pour la sécurité des vols dans les zones concernées.

3. CONCLUSION

3.1 Les publications d'informations aéronautiques de la Fédération de Russie relatives à l'espace aérien de la FIR de Simferopol, en particulier au-dessus de la haute mer, sont en contradiction avec les Annexes 11 et 15 de l'OACI (comme cela est également reconnu dans la décision EANPG 58/01) et constituent les principales causes empêchant une utilisation efficace de cette FIR.

3.2 L'Ukraine continue de fournir des services de navigation aérienne en toute sécurité et met en œuvre des mesures progressives pour normaliser les flux de trafic aérien en haute mer dans la FIR de Simferopol, dans l'intérêt de l'aviation civile internationale. Cependant, elle estime que des efforts conjugués faciliteront grandement la normalisation des opérations de vol dans les régions spécifiées.

3.3 L'Ukraine prend les mesures nécessaires fondées sur des arguments de sécurité pour garantir la sécurité de la navigation aérienne et poursuit la fourniture de services appropriés dans l'espace aérien relevant de sa responsabilité, en conformité totale avec la Convention de Chicago, les normes et pratiques recommandées de l'OACI et les accords internationaux.

— FIN —