



NOTE DE TRAVAIL

TREIZIÈME CONFÉRENCE DE NAVIGATION AÉRIENNE

Montréal (Canada), 9 – 19 octobre 2018

COMITÉ B

Point 7 : Risques de sécurité opérationnelle

7.3 : Autres questions relatives à la mise en œuvre

ZONES DE CONFLIT

(Note présentée par l'Autriche au nom de l'Union européenne, de ses États membres¹ et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile² et par EUROCONTROL ; et appuyée par l'Australie et la Malaisie)

RÉSUMÉ

Affichant l'ambition de demeurer le mode de transport de masse le plus sûr du monde, l'aviation civile internationale fait face à de nombreux défis, parmi lesquels la protection de l'aviation civile contre les risques liés aux zones de conflit. La présente note reconnaît et appuie le programme des travaux de l'OACI en matière de zones de conflit et propose à la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) de soutenir les activités de l'OACI sur cette question et d'y accorder une plus grande priorité, ainsi que d'intégrer certains points dans le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP).

Suite à donner : La Conférence est invitée à approuver les recommandations figurant au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 La Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC) de 2015 et la 39^e session de l'Assemblée (2016) ont reconnu la nécessité de fournir aux États et aux compagnies aériennes des informations exactes et opportunes sur les risques encourus par l'aviation civile dans les zones de conflit.

¹ Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

1.2 Les mesures prises par l'OACI concernant les zones de conflit dans leur ensemble sont appuyées. De plus, de nouvelles mesures sur cette question ont été adoptées à la suite de l'enquête sur la destruction du vol MH17 de la Malaysia Airlines le 17 juillet 2014. Le rapport d'enquête final a été publié le 13 octobre 2015, assorti de recommandations de sécurité qui visent à prévenir l'occurrence de tragédies similaires au-dessus ou à proximité de zones de conflit à l'avenir.

1.3 Les activités présentées dans cette note de travail sont liées à la gestion des risques, à la collecte d'informations ainsi qu'aux responsabilités relatives à la publication et à la diffusion adéquate d'informations qui permettent l'évitement des opérations de vol au-dessus ou à proximité de zones de conflit représentant un risque pour l'aviation civile, et d'organiser la gestion des flux de trafic aérien de manière à éviter lesdites zones.

2. ANALYSE

2.1 Les opérations de vol au-dessus ou à proximité des zones de conflit concernent à la fois la gestion de la sûreté et la gestion de la sécurité et supposent un processus intégré de gestion des risques, ainsi que le propose l'OACI dans la deuxième édition du *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit* (Doc 10084) comme activité de développement. Plusieurs étapes restent à entreprendre dans le cadre du cycle d'évaluation continue des risques, parmi lesquelles : collecte d'informations et de renseignements, analyse ultérieure des menaces, évaluation des risques pour la sûreté, détermination des dangers, évaluation des risques pour la sécurité, détermination du niveau acceptable de risque et, enfin, diffusion d'informations. Chaque mesure d'atténuation des risques devrait s'accompagner de l'identification des (nouveaux) dangers qui pourraient découler des conséquences imprévues desdites mesures. L'OACI a décrit ces étapes dans la deuxième édition du Doc 10084. L'Organisation est invitée à approfondir ce concept avec les États, les organisations régionales et les parties prenantes de l'industrie.

2.2 L'OACI a également examiné plusieurs annexes et travaille sur des amendements. Il faudra pour cela mettre à jour les dispositions de l'OACI, de manière à optimiser l'ensemble des dispositions dans l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*, l'Annexe 17 — *Sûreté – Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* et l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*.

2.3 L'OACI a déjà énoncé à l'intention de ses États membres des obligations en matière de diffusion des informations et de fermeture de leur espace aérien ou de certaines zones dudit espace en cas de conflit. Au titre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), les États exercent une autorité souveraine sur leur espace aérien. La ratification de la Convention implique que les États peuvent, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, interdire uniformément le survol de certaines zones de leur territoire par les aéronefs d'autres États.

2.4 L'OACI a lancé un répertoire d'informations sur les zones de conflit sous forme de projet pilote. Le Conseil de l'OACI a pris la décision de mettre un terme à ce projet et de réfléchir à d'autres solutions. Une bibliothèque comportant des liens fournis par les États à propos de zones de conflit a par la suite été établie à la place du répertoire. Au vu des faits nouveaux positifs survenus récemment, le Conseil de l'OACI a décidé de renoncer à la bibliothèque OACI en ligne d'informations sur les risques et de consacrer plus d'efforts aux initiatives en matière de formation et de renforcement des capacités afin d'aider les États à améliorer davantage leurs capacités de gestion des risques et à établir des accords multilatéraux destinés au partage d'informations sur les risques.

2.5 En cas de conflit, un État n'a pas forcément la possibilité d'informer d'autres États comme il se doit. Des mesures complémentaires de collecte et de diffusion des informations sont souvent nécessaires pour que les États protègent les citoyens et les compagnies aériennes. L'aviation est une activité mondiale, et les voyageurs peuvent voler sur n'importe quelle compagnie. En outre, les États possédant des informations pertinentes relatives à des menaces pesant sur un espace aérien étranger devraient informer directement les autres États. Une initiative à l'appui de ce type d'échange d'informations a été lancée en Europe en vue de faciliter la collecte et la diffusion d'informations à l'échelon régional. D'autres États et régions sont invités à adopter des initiatives similaires et à mettre ces informations à la disposition d'autres régions, afin que tous y aient accès.

2.6 En Europe, le gestionnaire de réseau (NM) EUROCONTROL fournit des informations sur les zones de conflit en Europe et dans les pays voisins au moyen du portlet de gestion de crise du Portail de réseau opérationnel du NM (NM NOP Portal). Afin de veiller à ce qu'il ne soit utilisé que par des professionnels de l'aviation, seuls les utilisateurs enregistrés peuvent y accéder, mesure vivement appuyée par les exploitants d'aéronefs. Le portlet « Closures and Warnings³ » (fermetures et avertissements) du NM contient des informations sur les dernières lettres aux États de l'OACI, les NOTAM et les bulletins d'information de sécurité (SIB)/bulletins d'information sur les zones de conflit (CZIB) de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA). Depuis 2014, le NM apporte également son appui à l'AESA en mettant à disposition son expertise et ses données opérationnelles pour la préparation et la publication des SIB et des CZIB relatifs aux zones de conflit. La Commission européenne facilite un processus d'évaluation des risques de l'Union européenne (UE) qui vise à la convergence des sources de renseignements disponibles dans les États membres de l'UE et du Service européen de l'action extérieure, ainsi que les vues sur les capacités d'évaluation des risques liés aux zones de conflit. L'AESA publie des résumés de ces CZIB dans son système d'alerte relatif aux zones de conflit afin de réduire les risques en informant le public de toutes les zones de conflit connues à l'aide d'un site web accessible à tous. L'AESA peut ainsi publier en temps voulu des informations et des recommandations au sujet des risques liés auxdites zones au profit de tous les États membres, des exploitants et des passagers d'Europe. Ce système complète les éventuels mécanismes nationaux existants en y ajoutant, si nécessaire, un tableau des risques communs à l'échelle européenne et des recommandations connexes. L'Europe est disposée à partager avec d'autres régions son expérience en matière d'évaluation des risques et de partage des informations.

2.7 L'évaluation des risques est essentielle à la mise au point des plans de vol des compagnies aériennes. L'Association du transport aérien international (IATA) et l'OACI sont encouragées à poursuivre leur collaboration, notamment sur la question de l'intégration des travaux sur l'évaluation des risques liés aux zones de conflit dans le programme d'audit IATA de la sécurité de l'exploitation (IOSA). L'IATA peut jouer un rôle important de coordination dans la formulation des besoins des compagnies aériennes en matière d'informations adaptées et voir avec les États, les organisations régionales et l'OACI s'il peut être utile de clarifier les dispositions de l'OACI et de quelle manière.

2.8 La collecte d'informations et de renseignements devrait reposer sur différentes sources, ce qui permet de différencier la question des zones de conflit de la préparation des vols tenant compte d'autres menaces et dangers. Elle devrait rassembler des informations de parties qui ne sont pas forcément directement impliquées dans l'aviation civile et la planification des vols, comme les services de renseignements et les services militaires. Le partage d'informations entre civils et militaires devrait être renforcé (voir la note AN-Conf/13-WP/39 sur la coopération civilo-militaire). Ce sont toutefois les compagnies aériennes, avec l'appui des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) quand

³ Le libellé « Closures and Warnings » a été estimé plus neutre car il supprime l'élément sensible associé à l'expression « zones de conflit ».

c'est possible, qui devraient être chargées de recueillir des informations et d'évaluer les risques. La coopération entre compagnies aériennes et entre ANSP, facilitée par leurs organisations le cas échéant, sera également utile.

2.9 Afin d'alerter les usagers de l'espace aérien de l'existence d'informations (dans une grande quantité de NOTAM publiés quotidiennement ainsi que d'autres sources d'information) et d'adapter la teneur de ces informations aux besoins des compagnies aériennes et des autres usagers de l'espace aérien, il est nécessaire de réfléchir à l'éventuelle mise au point d'un format de NOTAM spécifique aux zones de conflit, dont le contenu serait structuré et normalisé.

2.10 Étant donné que les informations sur les risques relatifs aux zones de conflit ne sont pas toujours destinées au secteur de l'aviation, ou sont souvent accessibles à partir de sources non publiques, il est recommandé dans un premier temps de promouvoir la coopération entre les gouvernements aux fins du partage de ces informations. En parallèle, il sera aussi bénéfique de promouvoir une coopération structurée entre gouvernements et usagers de l'espace aérien pour le partage de synthèses de ces informations dans le domaine public, afin d'aider lesdits usagers à évaluer les risques. Il convient de privilégier la coopération à échelle régionale. La coopération interrégionale est aussi à encourager, notamment dans l'élaboration de scénarios de crise de flux de trafic entre les régions, facilitée par les outils et les données disponibles.

2.11 À l'avenir, il convient d'accorder une attention particulière aux dispositifs et procédures de gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) et aux dispositions de l'OACI pour y inclure l'échange d'informations pertinentes permettant d'éviter les opérations de vol au-dessus ou à proximité de zones de conflit (voir la note AN-Conf/13-WP/38 sur les informations relatives aux vols et aux flux de trafic pour l'environnement collaboratif [FF-ICE] et les opérations basées sur trajectoire [TBO]).

2.12 Il importe particulièrement d'organiser la gestion des flux de trafic aérien à l'échelle régionale afin d'aider les compagnies aériennes à planifier leurs vols hors et autour des zones de conflit. Aider les compagnies aériennes à les éviter en passant par d'autres espaces aériens est une tâche qui revient aux ANSP et aux services de gestion des flux de trafic aérien (ATFM). Il faudrait déployer davantage d'efforts afin de rendre les informations disponibles et d'encourager l'adoption d'accords d'exploitation au niveau régional pour assurer la sécurité des vols par l'évitement des zones de conflit. Des plateformes régionales de coopération devraient être mises en place et facilitées par des dispositions de l'OACI. L'OACI est invitée à encourager et à promouvoir ces plateformes en réunissant à un échelon géographique adapté les États, les organisations régionales et l'industrie en vue de répondre aux problèmes d'ATFM dus aux zones de conflit.

2.13 Quatre années se sont écoulées depuis la tragédie du vol MH17. L'aviation a de plus en plus d'expérience en matière de zones de conflit, mais de nombreux États et compagnies aériennes ne disposent pas des connaissances nécessaires et n'ont pas mis en place les étapes indiquées au paragraphe 2.1. Par conséquent, il est recommandé de décrire les dispositions et les pratiques existantes et de les partager. Les résultats devraient déboucher sur un examen et une mise à jour des éléments indicatifs de l'OACI en la matière.

2.14 Dans les années à venir, il faudrait que la prise en compte des zones de conflit par les États, les organisations régionales et l'industrie aéronautique évolue et qu'une attention soutenue soit accordée à la réduction des risques connexes. L'OACI devrait en tenir compte lorsqu'elle réalise des activités de supervision de la sûreté et de la sécurité et de méthode de surveillance continue (CMA) et qu'elle facilite l'échange des meilleures pratiques.

2.15 Les activités relatives aux vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit devraient être traitées à part dans la mise à jour du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), afin que les avancées et les faits nouveaux soient pris en compte dans les examens futurs et dans le programme des travaux de l'OACI visant à mettre en œuvre ces documents stratégiques.

3. CONCLUSION

3.1 La Conférence est invitée à approuver les recommandations suivantes :

Il est recommandé que la Conférence :

- a) demande à l'OACI de finaliser dans les plus brefs délais le programme des travaux existant, de mettre régulièrement à jour le *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit* (Doc 10084) et d'approfondir avec les États, les organisations régionales et les parties prenantes de l'industrie le concept de gestion intégrée des risques liés aux opérations de vol au-dessus et à proximité de zones de conflit ;
- b) demande à l'OACI d'appuyer et de faciliter le travail des États, des organisations régionales et des exploitants en ce qui concerne la diffusion en temps voulu d'informations en lien avec les zones de conflit, et d'appuyer l'intégration de ces options dans les informations relatives aux vols et aux flux de trafic pour l'environnement collaboratif (FF-ICE) et la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM) ;
- c) invite l'OACI à promouvoir le partage d'informations relatives aux zones de conflit à l'échelon régional, y compris l'échange d'expériences entre régions ;
- d) demande à l'OACI d'appuyer l'élaboration d'un concept de gestion de réseau, et notamment de gestion des flux de trafic aérien (ATFM) à l'échelon régional en vue de sécuriser les vols par l'évitement des zones de conflit, et de soutenir les accords régionaux de coopération en matière d'ATFM ;
- e) demande à l'OACI d'intégrer les travaux sur l'évitement des zones de conflit dans la mise à jour du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP).