



## 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

#### DIMENSION MILITAIRE DANS LES SYMPOSIUMS RÉGIONAUX ATM

(Note présentée par le Brésil)

##### RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note propose la tenue de symposiums régionaux intégrant la coopération civilo-militaire afin d'actualiser les éléments relatifs à la « dimension militaire » et sa corrélation avec la gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM), dans le but de permettre la mise en œuvre de plans et de concepts relatifs aux initiatives actuelles de coopération civilo-militaire lancées par l'OACI.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée à approuver les recommandations figurant au paragraphe 3.4.

#### 1. INTRODUCTION

1.1 Une coopération collaborative repose sur une communication claire entre partenaires, et ce principe vaut tout aussi bien pour la coopération civilo-militaire visant l'amélioration de la gestion du trafic aérien (ATM).

1.2 Dans le but d'instaurer ce type de coopération, l'OACI a mis sur pied un groupe de travail chargé d'élaborer un concept définissant un moyen de mettre en œuvre la « dimension militaire » dans le cadre du *Plan mondial de navigation aérienne* (GANP, Doc 9750) et, de ce fait, dans le cadre de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU).

1.3 La partie prenante militaire présente toutefois des caractéristiques différentes de celles du partenaire civil, y compris au sein d'un même État, et ces différences sont principalement liées à des questions de sûreté, comme la cybersécurité et la sûreté nationale.

1.4 Au Brésil, depuis la création du Centre intégré de défense aérienne et de contrôle du trafic aérien dans les années 1970, la coopération civilo-militaire est considérée comme une chose normale, la plupart des organismes de contrôle de la circulation aérienne faisant appel à des contrôleurs militaires de la circulation aérienne (ATCO). Cela dit, même au sein d'un tel environnement, la communication entre les partenaires obéit parfois à certaines contraintes.

1.5 On pourrait penser que la contrainte principale réside dans l'échange d'informations de trafic entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne militaires et civils, contrainte qui peut être encore plus lourde si l'autre partie est un fournisseur de services de la circulation aérienne entièrement civil.

1.6 Le concept de la SWIM, tel qu'il a été prévu, a été élaboré pour atténuer le problème entre les parties prenantes de l'espace aérien, afin que ces dernières échangent des informations de manière transparente, efficace et pertinente. En effet, la mise en œuvre de la SWIM vise la communication d'informations de qualité aux bonnes personnes, au moyen des bons systèmes et au bon moment. Toutefois, il est entendu que l'utilisation militaire de la SWIM dépendra largement de l'existence de dispositions de sûreté adéquates.

1.7 La coopération civilo-militaire doit être transparente (le cas échéant), efficace et applicable sur les plans stratégique, tactique et post-opérationnel de la gestion de l'espace aérien (ASM), conformément au concept de la SWIM.

1.8 Nonobstant ce scénario, même si la SWIM et la coopération civilo-militaire ont une dimension mondiale, il est indéniable que des régions différentes ont des contraintes différentes lorsqu'il s'agit de la coopération civilo-militaire. Il faut peut-être éviter de traiter cette question de manière trop large et générale, afin d'en arriver à une meilleure méthode.

## 2. ANALYSE

2.1 Un échange efficace d'informations sur les flux de trafic entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne militaires et civils appuiera plus solidement la coopération civilo-militaire dans l'ATM.

2.2 Les partenaires militaires pourraient fournir une évaluation plus précise des restrictions au sein de l'espace aérien militaire utilisé et donner une vue d'ensemble de ce qui pourrait être mis en œuvre dans la SWIM et de la manière d'appuyer une meilleure utilisation de l'espace aérien dans l'ATM.

2.3 À l'échelle mondiale, des régions différentes n'ont pas les mêmes contraintes, entre autres en ce qui a trait à la mise en œuvre de la SWIM, concernant la coopération civilo-militaire dans l'ATM. Par exemple, la question de l'utilisation de l'espace aérien au-dessus de la haute mer au sein de la communauté européenne ne constitue pas un problème important dans les régions Caraïbes (CAR)/Amérique du Sud (SAM).

2.4 Comme il est indiqué dans le projet de *Manuel sur la coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien* (Doc 10088), l'utilisation de la SWIM à des fins militaires reposera largement sur des dispositions de sûreté adéquates. À cet égard, il est important d'ajouter que dans le concept de la SWIM, la sûreté deviendra un facteur déterminant et, par conséquent, le concept mondial de la SWIM englobe des aspects tels que l'authentification, l'autorisation, le chiffrement, la détection d'intrusion et les politiques de sûreté, qui sont alignés sur les exigences du concept de coopération civilo-militaire.

2.5 Alors que les contraintes d'utilisation d'un espace aérien régional ne sont pas les mêmes pour tous, les questions de sûreté régionale présentent la même corrélation en ce qui concerne sa dimension mondiale.

### 3. CONCLUSION

3.1 Les communications de nature collaborative entre les organismes de contrôle de la circulation aérienne militaires et civils sont essentielles pour renforcer la coopération civilo-militaire et améliorer l'ATM.

3.2 Le concept de la SWIM concorde complètement avec les éléments susmentionnés et pourrait constituer un outil important pour réaliser les objectifs fixés dans le GANP et le cadre ASBU.

3.3 La « dimension militaire » présente des caractéristiques régionales, et il pourrait ne pas être pertinent d'examiner cette question d'un point de vue mondial.

3.4 Compte tenu de ce qui précède, la Conférence est invitée à approuver les recommandations suivantes :

La Conférence est invitée :

- a) à recommander aux États et aux organisations internationales d'appuyer l'OACI afin de poursuivre le développement de la coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien (ATM) ;
- b) à recommander à tous les États concernés de partager les connaissances tirées d'initiatives de coopération civilo-militaire ;
- c) à demander que les Bureaux régionaux de l'OACI coordonnent leurs activités avec les États à l'échelle régionale en vue d'intégrer la coopération civilo-militaire dans le cadre de symposiums ATM couvrant aussi les questions relatives à la SWIM.