



ASSEMBLÉE — 39<sup>e</sup> SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

Point 33 : Sécurité de l'aviation et surveillance et analyse de la navigation aérienne

ANALYSE DES RÉSULTATS DE LA MISE EN ŒUVRE DU  
RÉPERTOIRE D'INFORMATIONS SUR LES ZONES DE CONFLIT (CZIR)  
À LA LUMIÈRE DU CODE DE CONDUITE POUR LE PARTAGE  
ET L'UTILISATION DES INFORMATIONS DE SÉCURITÉ

(Note présentée par la Fédération de Russie)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le 17 juin 2016, à la 15<sup>e</sup> séance de sa 208<sup>e</sup> session, le Conseil de l'OACI a une fois de plus examiné les questions relatives au Répertoire en ligne d'informations sur les zones de conflit (CZIR). En particulier, la note C-WP/14502 Diffusion restreinte, a présenté à l'examen du Conseil, au nom de 17 États membres de l'OACI, une proposition visant à « *suspendre toute nouvelle publication de nom d'État jusqu'à ce que les processus du CZIR soient rationalisés et à supprimer toutes les publications de nom d'État qui ne correspondent pas à la définition de « zone de conflit »*. Cette recommandation de la note de travail est fondée sur le point de vue selon lequel « *le CZIR n'a pas été mis en œuvre conformément à l'objectif et au but initiaux du Répertoire d'informations sur les zones de conflit.* »

Le présent document contient une analyse des résultats obtenus après l'établissement du CZIR à la lumière du Code de conduite pour le partage et l'utilisation des informations de sécurité, qui a été présenté dans la Résolution A37-1 de l'Assemblée de l'OACI, il propose également des options qui permettraient à la communauté des professionnels de l'aviation internationale d'utiliser le CZIR comme outil d'évaluation des risques relatifs aux activités militaires qui peuvent présenter un danger pour les vols d'aviation civile.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à demander au Conseil de l'OACI de réévaluer immédiatement les procédures de fonctionnement du CZIR conformément aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile et au Code de conduite pour le partage et l'utilisation des informations de sécurité, après avoir assuré la sécurité nécessaire des informations publiées, et vérifié le contrôle de leur légalité, de leur intégralité et des permissions d'accès.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne, et Sûreté et facilitation.
<i>Incidences financières :</i>	Une réduction des dépenses du budget du programme ordinaire de l'OACI sans lien avec les objectifs stratégiques de l'OACI.

<sup>1</sup> Version russe fournie par la Fédération de Russie.

Références :	<p>Doc 10022 Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 4 octobre 2013)</p> <p>Doc 9554 Manuel concernant les mesures de sécurité relatives aux activités militaires pouvant présenter un danger pour les vols des aéronefs civils</p> <p>C-WP/14227 Évaluation des risques visant les vols effectués dans des espaces aériens affectés par des conflits armés — responsabilité des états d'assurer la sécurité des vols d'aéronefs civils effectués dans leur espace aérien national et dans l'espace aérien délégué au-dessus des zones de conflit armé ou des zones d'exercices militaires</p> <p>C-WP/14502 Le Répertoire d'informations sur les zones de conflit</p>
--------------	--

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le 27 octobre 2014, à la première séance de sa 203<sup>e</sup> session, le Conseil a examiné la note de travail C-WP/14227 *Évaluation des risques visant les vols effectués dans des espaces aériens affectés par des conflits armés — responsabilité des états d'assurer la sécurité des vols d'aéronefs civils effectués dans leur espace aérien national et dans l'espace aérien délégué au-dessus des zones de conflit armé ou des zones d'exercices militaires*, présentée au nom de l'État plurinational de Bolivie et la Fédération de Russie. Ce document note en particulier que « *Le recours à un mécanisme d'échange d'informations peu fiable ou délibérément biaisé concernant les risques posés dans les espaces aériens nationaux ou délégués de pays tiers ne donnera probablement aucun résultat utile. Au contraire, les résultats d'une telle évaluation fondée sur de mauvaises informations risquent d'entraîner l'introduction de restrictions excessives pour les exploitants de vols internationaux, ou la poursuite injustifiée de vols dans des espaces aériens au-dessus de zones présentant des risques liés aux activités militaires potentiellement dangereuses pour les vols d'aéronefs civils. En outre, la diffusion de renseignements mal vérifiés risque de servir à des fins de concurrence déloyale* ».

1.2 Malgré les efforts de plusieurs pays membres de l'OACI, le Répertoire en ligne d'informations sur les zones de conflit (CZIR) a été établi sans tenir compte du Code de conduite pour le partage et l'utilisation des informations de sécurité, présenté dans la Résolution A37-1 de l'Assemblée de l'OACI. Comme il est indiqué dans la note C-WP/14502 Diffusion restreinte du Conseil de l'OACI et cité dans le résumé analytique du présent document, « *Le CZIR n'a pas été mis en œuvre conformément à l'objectif et au but initiaux du Répertoire d'informations sur les zones de conflit. Les publications de nom d'État ont eu des répercussions sur les États qui ne sont pas touchés par des conflits armés. La mise en œuvre du répertoire ne correspond pas à ce qui a été approuvé par le Conseil de l'OACI à sa 204<sup>e</sup> session puis communiqué dans la lettre aux États SMM 1/4-15/16, et doit être revue en profondeur* ». En d'autres termes, le CZIR a poursuivi des objectifs différents de ceux de la Convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après appelée la Convention de Chicago, ou la Convention).

1.3 Les conclusions tirées ci-dessus sont confirmées par les mots « Avis et exonération de responsabilité », publiés sur site web public de l'OACI dans le cadre d'un déni de responsabilité énoncé avant d'accéder au CZIR, qui se lit, en partie comme suit : « *Ce site a un caractère informationnel et son contenu est donné sans garantie d'aucune sorte, expresse ou impliquée... L'OACI ne garantit pas que le contenu soit exact, valide, fiable, complet, intégral, correct ou à jour, ni que ce site web sera disponible à un moment donné ou à un endroit donné... L'OACI n'accepte la responsabilité d'aucun dommage direct, indirect, punitif, accidentel, spécial ou collatéral (y compris notamment des dommages pour perte de profit d'affaires, interruption d'affaires, ou perte de programmes ou d'informations)...* ». Ainsi, l'objectif et les méthodes de diffusion d'informations ayant un contenu suspect par le biais du CZIR ne correspondent aucunement aux objectifs ni à l'esprit de la Convention de Chicago ou du Code de conduite pour le partage et l'utilisation des informations de sécurité.

## 2. PRINCIPES D'UTILISATION DU CZIR EN LIGNE POUR L'ÉVALUATION DES RISQUES LIÉS AUX ACTIVITÉS MILITAIRES

2.1 L'article 1<sup>er</sup> *Souveraineté* de la Convention de Chicago reconnaît que « ... *chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire* ». Ainsi, la publication de toute information par un État en ce qui concerne l'espace aérien souverain d'un autre État sans son consentement, ce qui est possible dans le cadre de la procédure temporaire du CZIR, est une violation directe du principe fondateur de souveraineté contenu dans l'article 1<sup>er</sup> de la Convention. Au lieu de violer directement la souveraineté des États, le Conseil de l'OACI pourrait, dans des situations d'urgence, initier un appel du Président du Conseil de l'OACI au gouvernement de l'État concerné lui demandant de mettre des restrictions dans la zone correspondante de son espace aérien souverain ou délégué, tel que cela a été proposé dans la note susmentionnée C-WP/14227 du Conseil de l'OACI. Il convient de noter que l'abattage du Boeing 777 du vol MH17 de Malaysian Airlines le 17 juillet 2014 était lié non pas à un manque d'informations au sujet de la zone de conflit, mais au fait que l'État a établi des restrictions inadéquates sur l'utilisation de l'espace aérien souverain directement au-dessus de la zone où une activité militaire de grande envergure se déroulait, avec des aéronefs militaires et des missiles balistiques. Ni la Direction de l'OACI ni le bureau régional de l'OACI n'avaient pris aucune mesure pour assurer la sécurité des vols d'aviation civile internationale dans la région.

2.2 Il est évident que les procédures d'évaluation de risques, en particulier dans les domaines de la sécurité des vols ou de la sûreté de l'aviation reposent sur une analyse professionnelle des informations obtenues de sources fiables et non altérées par rapport aux données initiales. De cette façon, les informations du CZIR ne doivent être qu'adéquatement vérifiées et chiffrées et accessibles aux spécialistes ayant les accréditations nécessaires pour effectuer une évaluation des risques. Pour cette raison, le CZIR en ligne, au minimum, doit être téléchargé sur le portail sécurisé de l'OACI et accessible uniquement aux spécialistes officiellement nommés par les États membres de l'OACI pour effectuer cette analyse. Un autre mode de téléchargement de ces informations spéciales pour une large accessibilité ne peut s'expliquer que par un initiateur qui poursuit des objectifs non compatibles avec les objectifs et l'esprit de la Convention de Chicago.

2.3 Une évaluation adéquate des risques peut être exécutée en utilisant des informations incomplètes et peu fiables fournies par certains États. De cette façon, le CZIR ne peut convenablement être utilisé comme outil d'évaluation des risques que si toutes les informations pertinentes assemblées dans le Répertoire sont officiellement publiées par tous les États membres de l'OACI sans exception sous forme de NOTAM (Avis aux aviateurs ou aviatrices) et d'AIC (Circulaires d'information aéronautique). Afin de prévenir l'impact du « facteur humain », les informations doivent être téléchargées automatiquement sur le CZIR à tout moment de la journée ou de la nuit. La procédure temporaire d'exploitation du CZIR en vigueur à l'heure actuelle ne permet qu'une entrée de données manuelle durant les heures ouvrables de l'OACI. En outre, comme il a été noté au paragraphe 1.3 du présent document, l'OACI n'est pas responsable de la fiabilité et de la pertinence des informations publiées.

2.4 Depuis la création de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en 1944, il y a eu au moins 11 écrasements d'aéronefs d'aviation civile dans diverses régions du monde causés par des activités militaires. **Mille trois cent cinquante-deux personnes** ont été victimes de ces événements tragiques. Cependant, certains de ces accidents n'étaient pas liés à une confrontation armée, mais résultaient d'erreurs non intentionnelles liées à des exercices et à des manœuvres militaires. Pour cette raison, les informations rassemblées dans le CZIR doivent comprendre tous les types d'activités militaires potentiellement dangereuses pour les aéronefs d'aviation civile. La définition actuelle de « zones de conflit » vise uniquement les zones de confrontation armée.

2.5 L'évaluation des risques telle qu'elle est actuellement pratiquée autorise des vols directement au-dessus des zones de conflit armé. Cependant, pour des raisons techniques, par exemple une perte de résistance à la pression, un incendie à bord de l'aéronef, ou une panne de moteur, l'aéronef peut, à tout moment du vol, changer son altitude ou faire un atterrissage d'urgence sur un territoire soumis à une confrontation armée. C'est pourquoi, l'OACI devrait demander instamment aux États membres de limiter complètement les vols d'aéronefs dans l'espace directement au-dessus des zones de conflit ou d'exercices militaires et dans les zones tampon déterminées par le rayon d'une attaque potentielle par les armes utilisées.

2.6 Conformément à la Résolution A37-1 de l'Assemblée de l'OACI, le Conseil de l'OACI a élaboré le Code de conduite pour le partage et l'utilisation des informations de sécurité, énoncé dans l'Annexe 3 du Doc 10004 *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde : 2014-2016*. À cet égard, il semblerait nécessaire de faire en sorte que la procédure temporaire du CZIR soit conforme audit code.

### 3. **LA RESPONSABILITÉ DES ÉTATS D'ASSURER LA SÉCURITÉ DES VOLS D'AVIATION CIVILE DANS LEUR ESPACE AÉRIEN NATIONAL ET DANS L'ESPACE AÉRIEN DÉLÉGUÉ AU-DESSUS DES ZONES DE CONFLIT OU DES ZONES D'EXERCICES MILITAIRES**

3.1 L'Agence hollandaise de la sécurité (DSB), dans son rapport final sur l'enquête sur les circonstances de l'abattage du vol MH17 (Boeing 777 de la Malaysian Airlines) le 17 juillet 2014, entre autres choses, a écrit dans la Recommandation n° 4, adressée aux États membres de l'OACI, qu'elle demande instamment « *de garantir que l'obligation des États d'assurer la sécurité de l'espace aérien au-dessus de leur territoire respecte strictement les dispositions de la Convention de Chicago et des normes et pratiques recommandées connexes, afin que l'on comprenne clairement dans quelles circonstances l'espace aérien doit être fermé* ».

3.2 Une question similaire a été portée à l'attention du Conseil de l'OACI un an avant la publication dudit rapport dans la note de travail du Conseil de l'OACI C-WP/14227. En particulier, il a été noté que l'Assemblée de l'OACI « *... invite instamment tous les États contractants à se conformer strictement aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, de ses Annexes et des procédures connexes afin de prévenir la répétition de ces activités potentiellement dangereuses* » (lancement de missiles) » (Résolution A32-6). En outre, les États contractants de l'OACI reconnaissent que « *la sécurité de l'aviation civile internationale relève de la responsabilité des États membres, tant collectivement qu'individuellement* » (Résolution A37-1), tandis que « *la responsabilité d'assurer aussi bien la sécurité que la sûreté de l'aviation incombe en dernier ressort aux États membres* » (Résolution A38-15, Appendice E).

3.3 L'article 9 de la Convention « *zones interdites* » stipule : « *a) chaque État contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire...* ». Sur cette base, la Norme 5.1 de l'Annexe 15 à la Convention (« *Services d'informations de navigation aéronautique* ») demande aux États de publier un NOTAM au cas où il y a une présence, entre autres, « *... de danger qui touche à la navigation aérienne (y compris des obstacles, des exercices militaires ...)* ».

3.4 Ainsi, bien que la Convention de Chicago consacre le principe de la souveraineté complète et exclusive de l'État au-dessus de l'espace aérien au-dessus de son territoire, y compris le droit souverain pour l'État d'établir des zones interdites dans son espace aérien, elle ne contient pas de dispositions qui imposent directement une **obligation** aux États dans certains cas d'établir des restrictions ou des interdictions pour les aéronefs d'aviation civile dans l'espace aérien au-dessus d'une partie ou de l'ensemble de leur territoire. Une telle obligation aurait évidemment un impact positif sur la capacité

des États à établir des restrictions adéquates sur l'utilisation de l'espace aérien souverain ou délégué et contribuera à la réalisation d'enquêtes objectives sur les incidents d'aviation résultant d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile. Au contraire, l'absence de telles obligations de la part des États crée un terrain fertile pour l'utilisation d'armes contre des aéronefs d'aviation civile en vol, et ne motive pas les États à collaborer dans les enquêtes sur les accidents d'aviation, comme ce fut le cas durant ladite enquête sur l'abattage du vol MH17 de Malaysian Airlines.

3.5 Néanmoins, le Groupe spécial chargé d'examiner l'application des traités de l'OACI relatifs aux zones de conflit (SGRIT-CZ), après avoir passé en revue ces questions durant sa première et seule réunion tenue du 13 au 15 juillet 2015, est arrivé à la conclusion qu'il n'est pas souhaitable d'apporter des changements à cet égard à la Convention, à ses Annexes et à d'autres documents de l'OACI. Cependant, à la lumière de la menace terroriste grandissante, la question de savoir s'il est souhaitable d'inclure ce genre de dispositions et leur contenu dans les Annexes à la Convention de Chicago et/ou dans d'autres documents de l'OACI nécessite d'être étudiée plus avant, en y incluant une évaluation des impacts possibles sur la navigation aérienne sans interruption et sur sa sécurité.