



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Sécurité de l'aviation — Politique

TRAVAUX EN COURS RELATIFS AUX ZONES DE CONFLIT ET
AUX OBLIGATIONS DES ÉTATS MEMBRES

(Note présentée par le Conseil de l'OACI)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Les opérations au-dessus ou à proximité de zones de conflit continuent de présenter des risques majeurs pour l'aviation civile. Dans le passé, des aéronefs civils de passagers ont été abattus au-dessus ou à proximité de zones de conflit, notamment le vol 17 de Malaysia Airlines en 2014, le vol 752 d'Ukraine International Airlines en 2020 et le vol 8243 d'Azerbaijan Airlines le 25 décembre 2024. La présente note souligne l'importance cruciale d'atténuer les risques pour l'aviation civile au-dessus et à proximité de zones de conflit, met en lumière la nécessité de mener des efforts concertés pour faire face à ces risques et fait état d'une proposition d'adoption d'une résolution de l'Assemblée visant à réaffirmer les responsabilités des États et des exploitants, et à faire en sorte que ceux-ci puissent prendre des mesures décisives en temps opportun pour atténuer les risques associés aux zones de conflit.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- tenir compte de l'importance d'établir un programme de travail spécifique de l'OACI sur l'exploitation d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit, en abordant les risques pour la sécurité et la sûreté de l'aviation ;
- prier instamment les États d'appuyer, financièrement et en nature, l'élaboration, le déploiement et la promotion d'un tel programme de travail ;
- adopter la résolution proposée, figurant en appendice, sur la *Gestion des risques pour l'aviation civile découlant de zones de conflit*.

Objectifs stratégiques :	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques <i>Chaque vol est sûr et sécurisé, L'aviation assure une mobilité fluide, accessible et fiable pour tous</i> et <i>La Convention relative à l'aviation civile internationale et autres traités, lois et règlements permettent de relever tous les défis</i> .
Incidences financières :	Les activités de l'OACI visées dans le projet de note de travail de l'Assemblée ci-joint devraient être entreprises dans le cadre des ressources disponibles dans le budget ordinaire 2026-2028 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires, selon les indications contenues dans le Plan d'activités 2026-2028.
Références :	Doc 10084, <i>Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit</i> Doc 10088, <i>Manuel sur la coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien</i> Doc 9554, <i>Manuel concernant les mesures de sécurité relatives aux activités militaires pouvant présenter un danger pour les vols des aéronefs civils</i>

1. INTRODUCTION

1.1 La destruction tragique du vol 17 de la Malaysia Airlines, en 2014, a donné l'impulsion nécessaire pour un examen des Annexes et des éléments indicatifs pertinents de l'OACI afin de mettre l'accent sur l'évaluation des risques et la communication en ce qui concerne les vols d'aéronefs civils au-dessus ou à proximité de zones de conflit. À la suite de la destruction du vol 752 d'Ukrainian International Airlines en 2020, l'atténuation des risques associés aux vols d'aviation civile au-dessus ou à proximité de zones de conflit a fait l'objet d'une attention renouvelée. À ce jour, ces travaux ont donné lieu à diverses mises à jour de l'Annexe 6 – *Exploitation des aéronefs, partie 1 – Transport aérien commercial international – Avions*, de l'Annexe 11 – *Services de la circulation aérienne*, de l'Annexe 15 – *Services d'information aéronautique*, de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*, de l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*, et d'éléments indicatifs. Dans le cadre de ces travaux, le *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit* (Doc 10084) a été publié pour la première fois en 2016 et sa troisième édition a été publiée en 2023 ; le *Manuel sur la coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien* (Doc 10088) a été publié en 2021. L'accident récent du vol 8243 d'Azerbaijan Airlines souligne l'importance continue d'évaluer correctement les risques et la sécurité afin de s'assurer de la mise en place de mesures solides d'atténuation des risques de sécurité et de sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale.

1.2 Afin de permettre une collecte et une diffusion plus efficaces de l'information sur les zones de conflit, tant à l'échelle régionale qu'internationale, et de gérer l'espace aérien de manière plus efficace, plusieurs initiatives mondiales et régionales ont été lancées par des groupes et des organisations internationaux, tels que le système d'alerte de l'Union européenne (UE) sur les zones de conflit, le Groupe d'experts de l'information sur les risques de survol de zones de conflit (EGRICZ) et le Comité consultatif pour un ciel plus sûr (SSCC). Le SSCC réunit des experts en la matière issus d'États, d'organisations internationales et du secteur, et offre ainsi une plate-forme internationale consacrée exclusivement à la consolidation des discussions ayant trait aux vols d'aéronefs civils dans les zones de conflit. De concert avec l'Association du transport aérien international (IATA), le SSCC a établi un mécanisme d'échange rapide de renseignements avec le secteur et d'autres parties prenantes concernées lorsque des situations de risques émergents ou en transformation se développent.

2. RISQUE SOUS-JACENT : UN APPEL À UN ENGAGEMENT CONTINU

2.1 Le 25 décembre 2024, le vol 8243 d'Azerbaijan Airlines s'est écrasé au Kazakhstan, où les enquêtes semblent indiquer que l'aéronef a été mal identifié pendant une période d'activité militaire accrue, puis frappé par un missile sol-air. Les enquêtes laissent entendre que l'aéronef a subi un brouillage et des perturbations électromagnétiques, entraînant des problèmes de navigation et d'approche, ce qui souligne la menace croissante des types de brouillage radiofréquence (RFI) du Système mondial de navigation par satellite (GNSS), à savoir le brouillage intentionnel et le leurrage.

2.2 Le 12 mai 2025, le Conseil de l'OACI a déterminé à l'issue d'un vote que la Fédération de Russie n'avait pas respecté ses obligations, au titre de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago), dans l'affaire de la destruction du vol 17 de la Malaysia Airlines en 2014, en vertu du droit aérien international qui exige que les États s'abstiennent de recourir à l'usage des armes contre des aéronefs civils en vol¹.

2.3 Ce dernier accident met en évidence la persistance des défis liés à la mise en œuvre effective des Annexes et des orientations existantes de l'OACI, en particulier en ce qui concerne l'évaluation des

¹ <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/FR/icao-council-vote-on-flight-mh17-case.aspx>

risques, la coordination civilo-militaire et le partage d'informations en temps opportun entre les États et les exploitants, ainsi que l'incidence du brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite. Les événements ci-dessus mettent également en lumière la nécessité de s'abstenir de recourir à l'emploi d'armes contre des aéronefs civils en vol conformément à l'article 3 *bis* de la Convention de Chicago, de mettre à jour les orientations de l'OACI, telles que le *Manuel concernant les mesures de sécurité relatives aux activités militaires pouvant présenter un danger pour les vols des aéronefs civils* (Doc 9554) et 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'établir un programme de travail de l'OACI consacré exclusivement à cette question.

3. FAITS SURVENUS RÉCEMMENT ET TRAVAUX EN COURS

3.1 À la demande de la 41^e session de l'Assemblée, l'OACI a publié en 2023 la troisième édition du Doc 10084 visant à enrichir les conseils donnés aux États et aux exploitants concernant les risques liés aux missiles sol-air (MSA), aux attaques air-air et aux missiles sol-sol (SSM), et à fournir des orientations en matière de fermeture de l'espace aérien de zones de conflit et de réévaluation de l'espace aérien après un conflit. Elle comprend également de nouvelles lignes directrices pour l'harmonisation de l'évaluation et du signalement des risques. Depuis octobre 2023, cette version révisée peut être téléchargée, dans les six langues de l'OACI, sur le site web public de l'OACI (<https://www.icao.int/security/sfp/pages/conflict-zones.aspx>).

3.2 Certains États ont fait des progrès en matière de communication de renseignements sur des activités dangereuses pour l'aviation civile, en particulier celles liées à des zones de conflit. Cependant, des défis demeurent concernant la publication en temps opportun des NOTAM nécessaires et l'échange de renseignements critiques, en particulier entre parties prenantes de l'aviation militaire et civile. Pour gérer les perturbations de l'espace aérien, y compris celles découlant de zones de conflit, les équipes de coordination d'urgence (CCT) de l'OACI ont joué un rôle essentiel dans l'échange d'informations et la mise en œuvre de mesures d'exception pour détourner le trafic et éviter l'espace aérien concerné. La plupart du temps, ces décisions sont tributaires du contournement des zones touchées par les usagers de l'espace aérien, des restrictions imposées par les autorités de l'aviation civile et de diverses sources d'information, sans reposer sur une analyse précise de la manière dont les évaluations des risques sont réalisées.

3.3 Afin d'améliorer la gestion des événements imprévus, l'OACI, avec l'appui d'organisations internationales compétentes, élabore actuellement un cadre régional harmonisé de gestion d'urgence dans le domaine de la gestion du trafic aérien (ATM) et des éléments indicatifs mondiaux. Cette initiative s'aligne sur la recommandation 1.1/2 *Résilience du système de navigation aérienne* de la quatorzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/14) qui s'est tenue à Montréal du 26 août au 6 septembre 2024. En outre, l'OACI a organisé des ateliers régionaux pour promouvoir la mise en œuvre d'une coopération civilo-militaire efficace, sur la base des orientations fournies dans le Doc 10088 de l'OACI, et ces activités se poursuivront dans les années à venir.

3.4 Il a été proposé d'inclure dans l'Annexe 13, *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aéronef*, des orientations sur l'État d'occurrence en cas d'accidents au-dessus ou à proximité de zones de conflit, afin de renforcer la crédibilité des enquêtes dans de tels scénarios. La proposition d'amendement de l'Annexe 13 en est au stade de consultation auprès des États.

3.5 Tenant compte du fait que les mesures de sensibilisation sont une composante importante d'une mise en œuvre effective, l'OACI a élaboré et exécuté une stratégie comprenant des communiqués de presse, des campagnes de sensibilisation lors de forums régionaux et mondiaux de l'OACI et la réalisation

d'une vidéo promotionnelle diffusée sur les médias sociaux. En outre, une séance organisée pendant l'édition 2024 de la Semaine de la sûreté de l'OACI [Mascate (Oman), du 9 au 12 décembre 2024] a porté sur la coopération et l'innovation en vue d'assurer la sûreté des opérations. On y a mis en exergue les risques encourus par les vols civils au-dessus et à proximité de zones de conflit, tout particulièrement sur fond d'incertitude et d'instabilité. On a aussi souligné l'importance cruciale de favoriser la collaboration et la coordination entre les parties prenantes de l'aviation civile, ainsi que la coopération entre les autorités de l'aviation civile et militaire, qui sont essentielles au maintien de la sécurité et de la sûreté des vols face à des défis croissants, ce qui nécessite de prendre des décisions et de fermer l'espace aérien en temps opportun. Depuis septembre 2024, l'OACI a organisé, en coopération avec le SSCC et avec le soutien du projet Case II financé par l'UE et mis en œuvre par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), six séminaires régionaux de sensibilisation sur les processus d'évaluation des risques et sur le Doc 10084, qui se sont tenus dans les États suivants : Égypte, Kazakhstan, Kenya, Maroc, République dominicaine et Thaïlande.

4. PROGRAMME DE TRAVAIL FUTUR

4.1 Des progrès coordonnés sont nécessaires pour faire face à l'évolution des menaces qui pèsent sur l'aviation civile au-dessus ou à proximité de zones de conflit, afin de s'assurer que les États et les exploitants peuvent efficacement : atténuer les risques dans les zones de conflit, gérer la participation de toutes les parties prenantes concernées, améliorer les stratégies de fermeture rapide de l'espace aérien, et établir des lignes directrices pour réévaluer les risques et reprendre les opérations de vol après un conflit. Par conséquent, il est vivement recommandé que soit élaboré un programme de travail de l'OACI, consacré aux zones de conflit et tenant compte des travaux menés par le SSCC, sous réserve de la disponibilité des ressources nécessaires, programme qui pourrait inclure les grandes priorités suivantes :

- a) élaborer une trousse de mise en œuvre (iPack) pour que les États et les parties prenantes puissent bénéficier d'un produit complet et adapté, prêt à être déployé, sur lequel ils pourront s'appuyer pour atténuer efficacement les risques pour la sécurité et la sûreté qui pèsent sur les vols d'aviation civile au-dessus et à proximité de zones de conflit ;
- b) continuer d'examiner et d'actualiser, le cas échéant, les éléments indicatifs pertinents, y compris le Doc 10084, afin d'accélérer la prise de décision, tout en affinant les méthodes d'évaluation des risques, en tenant compte des points suivants :
 - 1) les systèmes d'aéronef non habité (UAS), militaires ou armés, ont été largement utilisés dans les zones de conflit et constituent de nouvelles méthodes d'attaque qui ajoutent de la complexité et de nouveaux critères à prendre en compte dans les évaluations des risques ;
 - 2) l'utilisation de systèmes de communication, de navigation et de surveillance par satellite (CNS) peut subir des incidences au-delà de zones de conflit ;
 - 3) il existe des possibilités d'intégration accrue avec les travaux sur la coordination civilo-militaire, ainsi qu'avec le cadre de gestion d'urgence dans le domaine de la gestion du trafic aérien ;
 - 4) il conviendrait de prendre en compte les enseignements tirés des activités de sensibilisation régionale et d'autres forums pertinents.

— — — — —

APPENDICE

PROJET DE RÉSOLUTION

A42-xx : Gérer les risques pour l'aviation civile découlant de zones de conflit

Rappelant la perte tragique du vol 8243 d'Azerbaijan Airlines le 25 décembre 2024, et notant avec une vive préoccupation que des aéronefs civils similaires ont été abattus au-dessus ou à proximité d'une zone de conflit, notamment le vol 752 d'Ukraine International Airlines en 2020 et le vol 17 de Malaysia Airlines en 2014 ;

Rappelant que l'article 3 bis de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* réaffirme le principe du non-recours à l'emploi d'armes contre les aéronefs civils en vol ;

Rappelant que, conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale et à ses Annexes, les États membres devraient prendre des mesures préventives dans l'espace aérien qu'ils contrôlent, y compris la promulgation en temps utile de zones interdites, réglementées ou dangereuses, le cas échéant, lorsque des activités militaires ou des conflits présentent un risque pour l'aviation civile ;

Tenant compte de la complexité croissante de la gestion des risques dans les zones de conflit, y compris des menaces posées par l'utilisation de systèmes d'aéronef non habité (UAS) militaires ou armés, le brouillage radiofréquence du Système mondial de navigation par satellite (GNSS), les systèmes de guerre électronique et de défense antiaérienne ;

Rappelant la résolution A41-8 de l'Assemblée qui stipule que la coordination civile-militaire devrait faciliter le partage de renseignements pertinents avec les usagers de l'espace aérien, en particulier lorsqu'il s'agit de vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit ;

Tenant compte de la nécessité d'une coordination renforcée, d'une diffusion de renseignements sur les risques et d'une prise de décisions en temps opportun, ainsi que de directives actualisées à l'intention des États et des exploitants ;

Rappelant que le Plan stratégique 2026-2050 de l'OACI a mis au nombre de ses aspirations essentielles l'objectif de zéro décès dans le secteur de l'aviation internationale à la suite d'accidents ou d'actes d'intervention illicite.

L'Assemblée :

1. *Condamne énergiquement* l'emploi d'armes contre des aéronefs civils en vol et réitère qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord de l'aéronef et la sécurité de l'aéronef ne doivent pas être mises en danger ;
2. *Réaffirme* que tout État doit s'abstenir de recourir à l'emploi d'armes contre des aéronefs civils en vol, conformément à l'article 3 bis de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;
3. *Prie instamment* tous les États qui ne l'ont pas encore fait de ratifier dès que possible le Protocole incorporant l'article 3 bis à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

4. *Lance un appel* aux États Membres pour qu'ils recensent, signalent et prennent des mesures adéquates dans l'espace aérien qu'ils contrôlent, conformément à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et à ses Annexes, y compris la promulgation en temps voulu de zones interdites, réglementées ou dangereuses, selon qu'il convient, lorsque des activités militaires ou un conflit présentent un risque pour l'aviation civile ;
5. *Prie instamment* les États membres de partager des renseignements pertinents avec les fournisseurs de services de navigation aérienne et les exploitants d'aéronefs placés sous leur autorité, et de veiller à ce qu'ils évaluent et atténuent en temps utile les risques posés aux aéronefs civils au-dessus ou à proximité de zones de conflit ;
6. *Prie instamment* les États membres d'inviter les exploitants d'aéronefs à faire en sorte que leurs décisions en matière de planification de vols reposent sur une évaluation actualisée des risques et des mesures appropriées d'atténuation des risques, en tenant compte des renseignements concernant les zones de conflit par tous les moyens raisonnables ;
7. *Lance un appel* aux États Membres pour qu'ils améliorent et renforcent la coopération civilo-militaire dans le domaine de la gestion de la circulation aérienne (ATM) et appuient l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre régional de gestion d'urgence dans le domaine de l'ATM ;
8. *Lance un appel* aux États Membres pour qu'ils appuient les initiatives mondiales, telles que l'initiative Pour un ciel plus sûr, qui sont un moyen efficace de partager les meilleures pratiques et les renseignements, ainsi que les initiatives régionales existantes, et agissent en faveur de l'application effective des normes et orientations mondiales visant à atténuer les risques que les zones de conflit font peser sur l'aviation civile ;
9. *Charge* le Conseil de continuer à mettre à jour les documents pertinents de l'OACI, notamment le *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit* (Doc 10084) afin de tenir compte des menaces opérationnelles et technologiques actuelles, y compris les attaques utilisant des systèmes d'aéronef non habité (UAS), le brouillage radiofréquence du GNSS et la guerre électronique ;
10. *Charge* le Conseil de veiller à l'élaboration d'un programme de travail de l'OACI portant exclusivement sur les zones de conflit afin d'appuyer les efforts intersectoriels au sein de l'Organisation ;
11. *Charge* le Conseil de surveiller l'application de la présente résolution et d'en faire rapport à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.