



ASSEMBLÉE — 42^e SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

ZONES DE CONFLIT : AVANCEMENT DES TRAVAUX ET PROCHAINES ÉTAPES

(Note présentée par le Canada, avec le parrainage des États-Unis d'Amérique, d'Israël, du Kazakhstan, du Kenya, de la Nouvelle-Zélande, d'Oman, de la République de Corée, de l'Union européenne et ses États membres¹, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile², de l'Organisation des services de navigation aérienne civile, de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, de l'Association du transport aérien international, la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne et de la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne)

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

La présente note de travail passe en revue les progrès accomplis à ce jour sur toutes les questions relatives à l'amélioration de la sûreté et de la sécurité des vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit, et donne un aperçu des travaux futurs à envisager en la matière. Elle souligne la nécessité de procéder à une révision du Doc 10084 de l'OACI *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit* (3^e édition) pour pouvoir faire face aux nouveaux problèmes qui se font jour et améliorer la clarté, la portée et la pertinence de ce document. Elle attire également l'attention sur le fait qu'il conviendrait d'appuyer l'élaboration d'un cadre harmonisé pour les équipes de coordination des mesures d'exception (CCT) de l'OACI et plaide pour une coordination civilo-militaire efficace en périodes de fortes tensions.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée à :

- a) demander au Secrétaire général de faire de la révision du Doc 10084 - *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit* une priorité, afin de faire face aux problèmes liés aux risques géopolitiques émergents, de s'adapter aux innovations technologiques et d'exploiter les enseignements tirés de l'application de la méthodologie d'évaluation des risques, des récentes activités régionales de sensibilisation et des tragédies passées ;
- b) demander au Secrétaire général d'envisager de faire un travail de sensibilisation sur le Doc 10088 - *Manuel sur la coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien* afin d'assurer une diffusion plus large et une meilleure compréhension de cet important document d'orientation ;

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

² Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Monaco, Monténégro, Macédoine du Nord, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine

	c) demander au Secrétaire général de placer au premier rang des priorités l'élaboration d'une trousse de mise en œuvre (iPack) sur les zones de conflit, qui comprenne, sans toutefois s'y limiter : a. une aide à la mise en œuvre des Doc 10084 et 10088 ; b. des informations et conseils destinés à mieux faire connaître le travail des équipes de coordination des mesures d'exception (CCT) ; c. des outils et des modules de formation ayant pour but d'appuyer la coordination civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien ; d) encourager les États et les entités à : a. respecter les obligations qui leur incombent au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago), en particulier pour ce qui a trait à la communication en temps utile à la communauté de l'aviation civile d'informations concernant toute menace et tout risque pesant sur leur territoire et leur espace aérien ; b. prendre conscience de l'importance des CCT pour la planification des mesures d'exception en cas d'événements en rapport avec la situation dans une zone de conflit ; c. mesurer l'importance d'un renforcement de la coopération et de la coordination civilo-militaires pour mieux atténuer les risques que représentent les zones de conflit pour les vols d'aéronefs civils.
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique <i>Chaque vol est sûr et sécurisé.</i>
<i>Incidences financières :</i>	Aucune pour les États contractants.
<i>Références :</i>	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> Annexe 6 <i>Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 – Aviation de transport commercial international – Avions</i> (4.1.2) Annexe 11 <i>Services de la circulation aérienne</i> (Supplément C - Éléments relatifs à la planification des mesures d'exception) Annexe 15 <i>Services d'information aéronautique</i> (6.3.3) Annexe 17 <i>Sûreté de l'aviation</i> (3.1.3, 3.1.5) Annexe 19, <i>Gestion de la sécurité</i> (2.2)

1. INTRODUCTION

1.1 L'initiative « Pour un ciel plus sûr » a été lancée par le Gouvernement canadien en février 2020 à la suite de la destruction de l'appareil de la compagnie Ukraine International Airlines assurant le vol PS752. Sous la direction du Comité consultatif international pour un ciel plus sûr et avec le soutien de l'OACI, cette initiative a, depuis, permis de réaliser des progrès significatifs en termes d'amélioration de la sûreté et de la sécurité des vols d'aéronefs civils au-dessus ou à proximité de zones de conflit.

1.2 Le Comité consultatif a ainsi :

- a) s'est occupé, en étroite coordination avec le Secrétariat de l'OACI, de l'examen de la 3^e édition du Doc 10084, en vue d'y intégrer ses réflexions sur le partage de l'information, les stratégies d'atténuation des risques, les critères de fermeture de l'espace aérien et l'évaluation post-conflit de la gestion de l'espace aérien ;

- b) mis sur pied quatre Forums « Pour un ciel plus sûr », seul événement mondial exclusivement axé sur l'amélioration des processus visant à gérer les risques partagés que les zones de conflit font peser sur les vols d'aéronefs civils au plan mondial ;
- c) mis sur pied, en collaboration avec l'OACI, des séminaires régionaux de sensibilisation consacrés au Doc 10084 afin de permettre aux acteurs du secteur aéronautique de mieux appréhender leurs rôles et responsabilités et de comprendre le processus d'évaluation et les mesures d'atténuation des risques ;
- d) établi un cadre de collaboration et d'échange d'informations entre les États et le secteur aéronautique.

1.3 La destruction de l'appareil de la Malaysian Airlines assurant le vol MH17 en 2014 et de l'appareil de la compagnie Ukraine International Airlines assurant le vol PS752 en 2020, ainsi que l'accident de l'appareil de la compagnie Azerbaijan Airlines assurant le vol J2-8243 en décembre 2024, montrent combien il est nécessaire de poursuivre les efforts engagés à l'échelle mondiale pour améliorer les pratiques de gestion des risques dans les zones de conflit des États et des exploitants. Face à la multiplication et à la complexité des conflits, et confrontée de surcroît à l'évolution constante des menaces et des risques, la communauté de l'aviation civile se doit de continuer à œuvrer de concert pour renforcer sa capacité collective à atténuer ces derniers.

2. ANALYSE

2.1 La quatrième édition du Forum « Pour un ciel plus sûr », qui a eu lieu à Marrakech (Maroc) en avril 2025, a mis en lumière la persistance de plusieurs problèmes en rapport avec l'atténuation des risques dans les zones de conflit. Même si les normes et pratiques recommandées (SARP) sont claires et devraient suffire à atténuer les risques, il peut arriver que certains États ne satisfassent pas à leurs obligations relatives à la gestion de l'espace aérien. De plus, bien qu'il existe des directives très complètes en la matière, leur application à travers le monde reste inégale. Certains États émettent des directives à l'intention de leurs transporteurs qui opèrent des vols au-dessus ou à proximité de zones de conflit, tandis que d'autres laissent aux exploitants le soin d'effectuer les nécessaires évaluations des risques dans l'espace aérien, comme le veut la norme 4.1.2 de l'Annexe 6.

2.2 Il a été relevé que le partage d'informations manquait de cohérence, en ce qu'il s'appuyait souvent sur des arrangements ponctuels pris de façon informelle plutôt que sur des protocoles bien ancrés. Si certaines régions et certaines initiatives régionales ont mis en place de solides mécanismes de collaboration, d'autres continuent d'y pourvoir au cas par cas. Le Forum a également pointé du doigt l'absence de définitions et méthodes normalisées d'évaluation des risques ; il a considéré qu'il s'agissait là d'une grave lacune, dans la mesure où cela pouvait donner lieu à des malentendus entre des parties prenantes qui ont recours à des méthodes différentes, et nuire de ce fait à l'efficacité de la coordination.

2.3 Afin de remédier aux insuffisances que présentent les orientations et pratiques en matière de gestion des risques dans les zones de conflit – et pour aider à prévenir de futures tragédies –, il faudrait mettre en œuvre un certain nombre d'initiatives ciblées, décrites ci-après.

RÉVISION DU DOCUMENT 10084

2.4 En octobre 2023, l'OACI a publié la 3^e édition du Doc 10084, qui intègre de nombreuses mises à jour, notamment les enseignements tirés de la destruction de l'appareil assurant le vol PS752. Ce document ne couvre cependant pas tous les aspects de l'évolution rapide des risques dans les zones de conflit. Il s'attarde, par exemple, sur la menace que posent les missiles sol-air (MSA), mais n'aborde pas suffisamment les nouveaux problèmes que constituent le brouillage du Système mondial de navigation par satellite (GNSS) associé à des zones de conflit, ou encore la sophistication croissante des systèmes d'armes,

notamment les systèmes d'aéronefs non habités (UAS) militaires ou armés qui ont été largement utilisés dans de récents conflits.

2.5 Le Doc 10084 gagnerait à être revu en profondeur afin de préciser les rôles et responsabilités des parties prenantes, en veillant à ce qu'ils soient bien définis et faciles à comprendre. De plus, il serait bon qu'il formule plus clairement les liens existant entre les orientations relatives à la sûreté et celles concernant la sécurité, de telle manière que les acteurs concernés puissent prendre en compte l'ensemble des risques dans leurs évaluations et leurs décisions d'exploitation. Le fait de rendre le document plus clair et de fournir un contexte opérationnel pertinent dans l'exposé de la méthode permettrait en outre aux exploitants de pouvoir mettre en œuvre le Manuel de façon cohérente et efficace.

TROUSSE DE MISE EN ŒUVRE DE L'OACI SUR LES ZONES DE CONFLIT

2.6 Le Canada s'est récemment engagé à contribuer au financement d'une nouvelle trousse de mise en œuvre de l'OACI (iPack) expliquant comment gérer au mieux les opérations civiles touchées par des zones de conflit. L'iPack sur les zones de conflit devrait être conçu de manière à concourir à la mise en œuvre du Doc 10084 et du Doc 10088, à donner des éléments indicatifs sur les CCT et à fournir les outils de formation dont les États ont besoin pour faire en sorte que les SARP de l'OACI y relatives soient suivies d'effet, notamment en ce qui concerne la coordination civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien.

2.7 En plus d'aider les États à mettre en œuvre les SARP de l'OACI et autres pratiques optimales liées à la gestion des risques dans les zones de conflit, l'iPack sur les zones de conflit permettra d'affermir le rôle de l'Organisation dans le renforcement des capacités au niveau régional et contribuera à une meilleure atténuation des risques dans les zones de conflit partout dans le monde.

ÉQUIPES DE COORDINATION DES MESURES D'EXCEPTION

2.8 L'intervention d'une équipe de coordination des mesures d'exception (CCT) a permis de constater qu'il s'agit là d'un moyen utile et efficace d'assurer la sécurité de l'aviation civile tout en n'interrompant que de manière minimale le trafic aérien régional et sous-régional en cas de perturbation de l'espace aérien, comme c'est le cas lors d'un conflit armé. La constitution, la mise en place et l'intervention, au besoin, d'une telle équipe devraient être encouragées dans toutes les régions de l'OACI, grâce notamment à l'établissement d'un cadre d'urgence régional pour la gestion du trafic aérien.

2.9 L'atelier consacré à la planification des mesures d'exception en matière de gestion du trafic aérien, qui s'est déroulé à Bangkok (Thaïlande) en juin 2024, a mis en évidence l'importance et les avantages qu'il y a à améliorer cette planification pour faire face aux perturbations de l'espace aérien. Ces dernières ont des répercussions sur les courants de trafic international qui prennent souvent un caractère interrégional, de sorte qu'il est essentiel de renforcer la collaboration et l'harmonisation entre les régions de l'OACI. Il faudrait ainsi s'employer à définir un nouveau cadre d'urgence régional pour la gestion du trafic aérien qui engloberait les services de la circulation aérienne, la gestion des courants de trafic aérien et la gestion de l'espace aérien.

2.10 L'intérêt que représentent des CCT bien établies tient au fait qu'elles peuvent optimiser le flux de trafic international en situation de crise, notamment en cas de perturbations de l'espace aérien dues à la présence de zones de conflit. Une solide coopération régionale et des révisions périodiques des mesures d'exception permettent d'activer rapidement et efficacement ces dispositions et de réduire ainsi les risques encourus par les vols d'aéronefs civils au-dessus ou à proximité de zones de conflit.

COORDINATION CIVILO-MILITAIRE

2.11 Au cours des dix dernières années, la destruction d'aéronefs est devenue la principale cause de décès dans l'aviation commerciale. Les experts, de même que celles et ceux qui ont participé aux récents séminaires régionaux de sensibilisation axé sur le Doc 10084, au 4^e Forum « Pour un ciel plus sûr », ainsi qu'à d'autres réunions consacrées à l'atténuation des risques dans les zones de conflit, ont tous souligné la nécessité d'améliorer rapidement la coopération civilo-militaire afin d'obtenir des avancées notables concernant la sûreté et la sécurité des vols d'aéronefs civils au-dessus ou à proximité de zones de conflit.

2.12 Si les orientations fournies dans le Doc 10084 ont pu être largement diffusées grâce aux travaux de l'OACI – en collaboration avec le Comité consultatif international pour un ciel plus sûr - et se sont traduites par un intérêt et un engagement accrus de la part des États et du secteur aéronautique, les tragédies survenues récemment font ressortir l'existence d'importantes lacunes s'agissant de l'adoption ou de la mise en œuvre des orientations contenues dans le Doc 10088 *Manuel sur la coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien*.

2.13 Le fait de se lancer dans des discussions avec des homologues militaires peut certes comporter en soi une série de problèmes ; pour autant, il est dans l'intérêt de l'ensemble de la communauté de l'aviation civile d'œuvrer activement à l'établissement d'un cadre permettant d'assurer une coopération et une coordination appropriées entre toutes les parties concernées. À cet égard, le Doc 10088 peut servir de point de départ aux discussions entre les acteurs de l'aviation civile et militaire, l'idée étant d'aider les États à satisfaire aux exigences nationales qui leur sont imposées et à remplir leurs obligations en tant que parties à la Convention de Chicago.

3. CONCLUSION

3.1 La communauté mondiale de l'aviation civile se doit de continuer, en tirant profit des progrès accomplis au cours des dix dernières années, à travailler de concert pour mieux atténuer les risques associés aux zones de conflit et empêcher que des tragédies ne surviennent. Elle doit également s'attacher, aux niveaux régional et interrégional, à intégrer des mesures d'exception qui puissent être rapidement activées en périodes de tensions accrues ou de conflits. Enfin, les États doivent veiller à ce que des lignes de communication claires soient établies entre les autorités civiles et militaires afin de permettre aux uns et aux autres d'utiliser l'espace aérien en toute sécurité et de manière sûre et optimale.

3.2 Les recommandations formulées dans la présente note de travail constituent des pas importants dans cette direction. Le fait de donner la priorité à la révision du Doc 10084 et d'en faire un élément du catalyseur hautement prioritaire « Amélioration organisationnelle continue de l'OACI » permettra à l'Organisation de contribuer à la réalisation de son objectif stratégique *Chaque vol est sûr et sécurisé* en améliorant la cohérence et la clarté des orientations fournies dans ce Manuel. L'élaboration et la mise à disposition d'une trousse de mise en œuvre sur les zones de conflit concourront à remédier à l'application insuffisante du Manuel partout dans le monde. L'iPack devrait en outre prévoir des activités de communication et de sensibilisation concernant les CCT et la coopération civilo-militaire en matière de gestion du trafic aérien, et venir ainsi appuyer les efforts menés collectivement. Le rôle de chef de file de l'OACI est essentiel pour s'assurer que la communauté mondiale de l'aviation civile continue de considérer l'atténuation des risques auxquels sont exposés les aéronefs au-dessus ou à proximité de zones de conflit comme une priorité. Le programme de travail que le Secrétariat de l'OACI soumet à cette Assemblée constitue un pas important dans cette voie. À ce titre, l'Assemblée est invitée à approuver la suite à donner figurant dans le résumé analytique.