



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

ZONES DE CONFLIT

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

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Affichant l'ambition de demeurer le mode de transport de masse le plus sécuritaire du monde, l'aviation civile internationale fait face à de nombreux défis, notamment la protection de l'aviation civile contre les risques liés aux zones de conflit. Il est proposé dans la présente note que l'Assemblée appuie les activités de l'OACI concernant la question des zones de conflit et leur accorde une priorité accrue. Il y est aussi proposé que des mesures supplémentaires soient prises en complément du programme des travaux de l'OACI.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- a) à reconnaître et appuyer le programme des travaux de l'OACI sur les zones de conflit ;
- b) à demander à l'OACI de compléter la mise en œuvre des points du programme des travaux sur les zones de conflit d'ici 2018 ;
- c) à intégrer les mesures décrites aux paragraphes 2.2 et 2.3 de la présente note au programme des travaux de l'OACI sur les zones de conflit ;
- d) à demander à l'OACI d'étudier les différentes options pour assurer que les États et les exploitants disposent en temps opportun d'informations sur les zones de conflit, comme il est indiqué dans les paragraphes 2.4 et 2.5 de la présente note ;
- e) à inviter l'OACI à appuyer l'élaboration d'une évaluation des risques au niveau régional ;
- f) à demander à l'OACI d'appuyer l'élaboration d'une gestion des flux de trafic aérien au niveau régional afin de faciliter la sécurité aérienne par évitement des zones de conflit.

Objectifs stratégiques :

La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques *Sécurité, Capacité et efficacité de la navigation aérienne* et *Sûreté et facilitation*.

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.

<i>Incidences financières :</i>	Les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2017-2019 ou provenant de contributions extrabudgétaires. En outre, afin d'absorber certains des coûts éventuels résultant des mesures proposées, les Pays-Bas sont prêts à mettre des ressources supplémentaires à la disposition du Secrétariat de l'OACI (détachement d'expert national).
<i>Références :</i>	Doc 7300, <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> A39-WP/297-TE/126, Rapport final de l'enquête sur l'accident du vol MH17 et informations générales sur les activités dans les zones de conflit C-WP/14220, Rapport de l'équipe spéciale de haut niveau sur les risques encourus par l'aviation civile en zone de conflit C-WP/14378, Rapport d'avancement sur le programme de travail coordonné recommandé par l'équipe spéciale sur les risques encourus par l'aviation civile en zone de conflit (TF RCZ)

1. INTRODUCTION

1.1 La Secrétaire générale de l'OACI a mis sur pied l'Équipe spéciale sur les risques encourus par l'aviation civile en zone de conflit (TF-RCZ) qui a établi un programme de travail comprenant 12 mesures, lequel a été analysé et approuvé en principe par le Conseil lors de sa 203^e session (C-DEC 203/1). La résolution du 17 juillet 2014 du Conseil a notamment mis en évidence l'importance du processus d'enquête sur les accidents. La Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC) de 2015 a reconnu la nécessité de fournir d'urgence aux États et aux transporteurs aériens des informations précises et opportunes sur les risques encourus par l'aviation civile en zone de conflit, et le Répertoire d'informations sur les zones de conflit (CZIR) a ainsi été établi en avril 2015.

1.2 Les mesures prises dans l'ensemble par l'OACI concernant les zones de conflit sont accueillies favorablement et appuyées. De plus amples informations à ce sujet ont depuis été introduites à l'issue de l'enquête sur la destruction du vol MH17 de Malaysian (le 17 juillet 2014). L'enquête était coordonnée par les Pays-Bas avec la participation d'une équipe internationale comprenant des experts de plusieurs États (Australie, Malaisie, Pays-Bas, Ukraine, États-Unis et Fédération de Russie). Le rapport d'enquête final a été publié le 13 octobre 2015³. Ce rapport contenait des recommandations de sécurité, conformément au processus de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, visant à prévenir l'occurrence de tragédies similaires au-dessus ou à proximité des zones de conflit.

1.3 Les recommandations de sécurité qui figurent dans le rapport d'enquête final ont trait aux vols effectués au-dessus de zones de conflit et proposent l'application de mesures à trois niveaux : gestion de l'espace aérien dans des zones de conflit, évaluation des risques et responsabilité des exploitants. Ces mesures de sécurité recommandées visent, respectivement, les États, l'OACI et les exploitants.

1.4 Les travaux menés par l'OACI et l'IATA et les mesures prises sur la base du rapport d'enquête final, notamment par ces deux organisations, font écho aux efforts importants déployés par la communauté aéronautique internationale, sous la houlette de l'OACI, afin de réduire les risques liés aux zones de conflit.

³ De plus amples informations sur le rapport d'enquête final figurent dans la note A39-WP/297-TE/126

2. ANALYSE

2.1 Les travaux de la TF-RCZ sont reconnus et soutenus. Il conviendra d'accorder la priorité à la mise en œuvre des résultats de ces travaux afin de mettre en place les mesures nécessaires d'ici 2018 et de publier au plus tôt les informations disponibles.

2.2 En outre, le programme des travaux de l'OACI sur les zones de conflit devrait être complété par les points suivants :

- a) il faudra indiquer clairement les responsabilités des États et les mécanismes de fermeture (partielle ou totale) de leur propre espace aérien si celui-ci ne peut être protégé, ainsi que sur la diffusion d'informations relatives aux menaces contre l'aviation découlant des zones de conflit ; et il conviendrait d'envisager la nécessité d'établir des mesures, y compris des SARP s'il y a lieu, pour assurer une meilleure formulation des responsabilités et leur application par des mécanismes appropriés. Le rapport d'enquête et la lettre aux États AN 13/4.2-14/59 (du 24 juillet 2014) de l'OACI ont également souligné l'importance de la coordination entre les autorités civiles et militaires au sein des États. Nous notons avec satisfaction que l'OACI a intégré ce point à son programme des travaux ;
- b) conformément aux principes de gestion de la sécurité et de la sûreté, les exploitants de compagnies aériennes et les États devraient réaliser une évaluation complète des risques de sécurité et de sûreté afin de garantir la sécurité et la sûreté des opérations d'aviation civile, en tenant compte des risques liés aux zones de conflit ; ces exigences devraient être énoncées dans des SARP ou des orientations selon qu'il convient ;
- c) toutes les informations qui sont pertinentes, ou qui pourraient l'être, dans une enquête d'accident devraient être conservées par les États contractants de l'OACI pour en assurer la disponibilité aux fins de l'enquête, même si l'État en question n'est pas l'État d'occurrence au titre de l'Annexe 13 ;
- d) compte tenu de l'expérience de l'Ukraine et des Pays-Bas dans la délégation de l'enquête d'accident, nous notons avec satisfaction l'examen des dispositions de l'Annexe 13 par le Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents de l'OACI afin de déterminer la meilleure façon de préciser les responsabilités de l'État d'occurrence d'un accident et de l'État à qui l'enquête a été confiée ;
- e) les informations concernant les zones de conflit devraient être diffusées auprès des usagers de l'espace aérien et des États, comme l'indiquent les paragraphes 2.4 et 2.5, et les principes pertinents devraient être intégrés aux SARP de l'OACI.

2.3 En vertu de la Convention de Chicago, les États exercent une autorité souveraine sur leur espace aérien. En ratifiant la Convention, les États ont le droit d'interdire uniformément aux aéronefs d'autres États de voler au-dessus de certaines zones de leurs territoires, lorsque cela est jugé nécessaire, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique. Comme indiqué au paragraphe 2.2, il conviendrait de préciser les responsabilités des États dans la fermeture de leur espace aérien pour des raisons de sécurité, notamment en apportant des modifications au cadre juridique de l'OACI s'il y a lieu. Il conviendrait en particulier de préciser les cas où l'espace aérien devrait être fermé. La TF RCZ et le Comité juridique du Conseil se sont prononcés en faveur de cette proposition. Il faudrait donc

envisager de mettre à jour au plus tôt les SARP connexes. En ce qui concerne l'application des traités de l'OACI relatifs aux zones de conflit, le Conseil a noté (C-DEC 207/7) que cette question avait été examinée par le Comité juridique mais qu'à ce stade, elle n'était pas intégrée à son programme général des travaux. À cet égard, il était entendu que si des faits nouveaux devaient résulter des travaux actuels menés par le Secrétariat dans ce domaine, la question serait alors examinée à nouveau. Par la suite, une fois achevés les travaux prévus sur les zones des conflits, l'OACI devrait être invitée à envisager à nouveau d'ajouter cette question au programme de travail du Comité juridique.

2.4 L'évaluation des risques est cruciale pour les transporteurs aériens pour l'établissement des plans de vol. L'IATA et l'OACI sont invitées à poursuivre leur coopération, en particulier sur la question de l'intégration des travaux sur l'évaluation des risques dans les zones de conflit selon la méthode de l'IOSA. L'IATA peut jouer un rôle important pour coordonner l'établissement des besoins des transporteurs aériens en informations adéquates et pour déterminer de concert avec les États et l'OACI si une clarification des dispositions de l'OACI pourrait faciliter la tâche, et de quelle manière.

2.5 De nombreux transporteurs aériens ne disposent pas de capacités adéquates pour recueillir toutes les informations nécessaires à la réalisation d'évaluations des risques avisées et comptent principalement sur les informations mises à disposition par les États et l'industrie du transport aérien en général. La diffusion des informations dans les meilleurs délais demeure essentielle. Durant son examen du Répertoire d'informations sur les zones de conflit de l'OACI, le Conseil a indiqué que la question de la disponibilité des informations sur les zones de conflit et les responsabilités de leur diffusion appelait un complément d'étude. Un large éventail d'options devraient être étudiées, y compris d'éventuelles solutions ne relevant pas de l'OACI, et présentées dès que possible au Conseil pour examen plus approfondi. Ces options devraient notamment clarifier les divergences entre États qui restent à résoudre, notamment les rôles et les responsabilités pour l'élaboration et la diffusion d'informations relatives aux menaces, la portée des informations sur les menaces qui sont partagées à l'échelle mondiale, le public auquel sont destinées ces informations et les exigences opérationnelles permettant facilement aux exploitants aériens de réaliser des évaluations de risques avisées pour des vols effectués dans des zones de conflit ou à proximité de celles-ci.

2.6 En outre, les États devraient aviser directement les autres États lorsqu'ils disposent d'informations pertinentes sur des menaces dans un espace aérien étranger. Une initiative à l'appui d'un tel partage d'informations a été lancée en Europe pour faciliter la collecte et le partage d'informations à l'échelle régionale. D'autres États et régions sont invités à agir de manière similaire et à partager les informations avec l'OACI.

2.7 L'évitement des zones de conflit en recourant à des zones alternatives d'espace aérien est une tâche clé des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et des équipes de gestion des flux de trafic aérien (ATFM). Il faudrait faire davantage pour mettre à disposition les informations et encourager l'établissement de modalités opérationnelles afin d'assurer la sécurité des vols en évitant les zones de conflit. L'OACI est invitée à encourager et à faciliter un tel objectif, en réunissant les États et l'industrie au niveau géographique approprié afin de remédier aux problèmes que posent les zones de conflit pour l'ATFM.

2.8 Dans les années à venir, la manière dont les États et l'industrie de l'aviation traitent la question des zones de conflit devrait évoluer, tout en visant avant tout la réduction des risques connexes. L'OACI devrait en tenir compte dans ses activités de supervision et de surveillance continue et faciliter le partage de meilleures pratiques.