



ASSEMBLÉE — 39^e SESSION

COMMISSION TECHNIQUE

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

QUESTIONS LIÉES AU SURVOL DES ZONES DE CONFLIT ET AMÉLIORATION DU PARTAGE DE RENSEIGNEMENTS TACTIQUES

[Note présentée par la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)]

RÉSUMÉ ANALYTIQUE

Le survol des zones de conflit demeure un sujet sensible et le besoin de recueillir et de communiquer de l'information en temps opportun est obligatoire dans les situations susceptibles d'évoluer rapidement. Il y aurait lieu d'améliorer le mécanisme de partage de renseignements actuel en le complétant d'un système tactique qui mettrait directement à contribution les fournisseurs de services de navigation aérienne (FSNA), avec pour objectif de communiquer les renseignements disponibles en se servant des moyens de communication existants.

Suite à donner : L'Assemblée est invitée :

- à convenir de la validité de l'approche proposée ;
- à prier instamment l'OACI de préparer des documents d'orientation dans ce domaine précis, en acceptant l'aide de la CANSO ;
- à exhorter les États à toujours s'efforcer de partager les renseignements à leur disposition sur les risques que présentent les zones de conflit actif ;
- à admettre l'urgence de recueillir et de notifier les changements qui surviennent dans les situations menaçantes pour informer les FSNA et les exploitants d'appareils en temps opportun.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte à l'objectif stratégique Sûreté.
<i>Incidences financières :</i>	Réduction des frais d'assurance; meilleure prévention des risques; réduction des coûts liés à la gestion des crises et aux conséquences sociales.
<i>Références :</i>	Annexe 17 — Sûreté — Protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite Doc 8973, Manuel de sûreté de l'aviation

¹ Versions française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe fournies par la CANSO.

1. INTRODUCTION

1.1 Le 17 juillet 2014, le vol régulier de passagers 17 de la Malaysia Airlines (MH17) est en route d'Amsterdam à Kuala Lumpur. L'appareil se trouve au niveau de vol FL330 dans la région d'information de vol (FIR) de Dnipropetrovs'k, à proximité de secteurs frappés d'une restriction temporaire. Le vol disparaît des écrans radars à l'ouest du point de radionavigation TAMAK et la communication est coupée avec l'équipage.

1.2 Ce terrible accident du MH17, qui a coûté la vie à 298 personnes, souligne le risque que pose le survol des zones de conflit. Il a attiré l'attention du monde aéronautique sur le besoin d'adopter des mécanismes appropriés de diffusion de renseignements en temps opportun, surtout pour permettre aux transporteurs aériens et aux exploitants d'aéronefs d'établir des plans de vol sécuritaires au-dessus des zones de conflit potentielles.

1.3 Les conflits peuvent être de nature variée; il peut s'agir, entre autres, de l'escalade d'une guerre asymétrique, d'opérations tactiques d'insurgés, d'escarmouches provocatrices entre forces armées de pays aux relations sont tendues, voire de tirs accidentels dans les secteurs échappant au contrôle politique d'un État légitime. Les conflits peuvent également compromettre la sûreté des vols au large des côtes, si l'usage d'armes dangereuses s'étend au-delà de la limite de souveraineté territoriale.

1.4 Les initiatives entreprises pour mieux définir le cadre légal du partage de renseignements, y compris la proposition de modification de l'annexe 17 de la norme 2.4 – appuyée par la CANSO – reflètent les inquiétudes quant aux risques en question et la nécessité d'y apporter une réponse efficace.

1.5 Dans le même ordre d'idées, la CANSO estime digne de mention les mesures prises par certains États et organismes régionaux signataires (p. ex., les équipes spéciales de la Commission européenne et de l'AESA [agence européenne de la sécurité aérienne] sur les risques de survol des zones de conflit) dans le but de mettre en œuvre des processus actifs d'évaluation ainsi que le partage d'information.

1.6 Il n'en demeure pas moins que le niveau de risque du survol des zones de conflit est sujet à des évolutions rapides. Il peut dépendre, par exemple, du type de conflit, de la nature des belligérants, d'une montée en puissance de l'armement employé et du déplacement dynamique du front. Ces changements, souvent soudains et imprévisibles, peuvent se révéler incompatibles avec le temps nécessaire pour procéder à une analyse structurée des mécanismes de réponse existants et peut entraîner une carence d'information menant elle-même à des risques importants pour l'aviation civile.

2. APPROCHE PROPOSÉE

2.1 De l'avis de la CANSO, il y aurait lieu de coordonner les efforts considérables déployés pour fournir des renseignements fiables et complets à tous les intervenants concernés de l'aviation civile, compte tenu des capacités du système de gestion de la circulation aérienne (ATM), afin de fournir de l'information de dernière minute aux usagers d'espace aérien dans le cas d'une évolution soudaine de la situation.

2.2 Dans un esprit de collaboration entre États signataires et en vertu de l'annexe 17 de la norme 2.4, la CANSO estime qu'il est possible de réduire le temps de réaction du système. Il faudrait à cette fin assurer le partage d'information de dernière minute avec les services ATM, surtout s'ils proviennent de l'État même touché par le conflit ou d'un État voisin, au moyen d'un NOTAM ou d'une

communication de large diffusion transmis sans délai à l'aide du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques (RSFTA) ainsi que d'une communication directe avec un aéronef que pourraient concerner les risques découlant du conflit.

2.3 Cette approche offre l'avantage aux transporteurs aériens et aux pilotes de réagir directement à des changements rapides de situation. Cette information sera utile pour les appareils en vol, lors de la préparation du plan de vol ou pour alimenter l'analyse des risques de l'exploitant de l'appareil.

2.4 Enfin, la CANSO est en mesure de jouer un rôle mondial en définissant les pratiques exemplaires d'ATM afin de mettre en œuvre de telles mesures supplémentaires fondées sur le bon sens. La CANSO assistera l'OACI dans l'amélioration de la sécurité de l'aviation civile en participant à la mise à jour des documents d'orientation en conséquence.

3. CONCLUSION

3.1 Le facteur temps est crucial en ce qui a trait au partage de l'information et au signalement des risques relativement au survol des zones de conflit.

3.2 En raison de l'évolution possible et imprévisible de la situation dans les zones de conflit, le système actuel de partage de l'information est insuffisant.

3.3 La CANSO fait valoir que les fournisseurs de services de navigation aérienne (FSNA) pourraient jouer un rôle crucial en recevant des renseignements adéquats et de dernière minute des États concernés ou voisins. Ils pourraient ainsi communiquer cette information aux appareils en vol par communication directe et aux exploitants des appareils par RSFTA.