



ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION

COMITÉ EXÉCUTIF

**Point 28 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif**

**PRÉCISIONS CONCERNANT L'ÉVALUATION DES RISQUES ET DES MENACES POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE ET LA SÉCURITÉ DES VOLS D'AÉRONEFS CIVILS AU-DESSUS ET À PROXIMITÉ DE ZONES DE CONFLIT ET DANS LE CONTEXTE D'UNE LOI MARTIALE DÉCLARÉE PAR UN ÉTAT**

(Note présentée par l'Ukraine)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

Les conflits armés font peser sur les vols d'aéronefs civils certains risques qui ne peuvent être anticipés avec certitude. Sachant cela, il semble utile de supposer qu'une analyse approfondie des cas découlant de l'incapacité d'un État de contrôler le territoire et l'espace aérien relevant de sa souveraineté est nécessaire. Les informations relatives à la disponibilité et au type d'armes en circulation dans les zones de conflit, ainsi qu'aux côtés ou parties maniant certains arsenaux, peuvent être considérées comme confidentielles ou traitées comme des informations à ne divulguer en aucun cas. Ce point de désaccord comprend des facteurs précis dont il convient de tenir compte lors de l'évaluation des risques et des menaces pour la sûreté de l'aviation civile et la sécurité des vols d'aéronefs civils.

**Suite à donner :** L'Assemblée est invitée à :

- a) prendre note des informations présentées dans la présente note de travail ;
- b) demander au Conseil de l'OACI de concevoir des mécanismes efficaces d'évaluation des risques et des menaces pour la sûreté de l'aviation civile et la sécurité des vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit, ainsi que dans le contexte d'une loi martiale déclarée par un État ;
- c) demander au Secrétaire général d'étudier les mesures d'assistance qui pourraient être prises sous la supervision de l'OACI pour relancer complètement l'industrie de l'aviation civile dans une situation marquée par la riposte à l'agression armée lancée par la Fédération de Russie contre l'Ukraine ;
- d) demander au Conseil de l'OACI de rester saisi de cette question.

<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux objectifs stratégiques suivants : Sécurité, Sûreté et facilitation.
<i>Incidences financières :</i>	La mise en œuvre de la présente note de travail ne nécessite pas de ressources financières.
<i>Références :</i>	C-DEC 225/4 Doc 10084, <i>Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit</i> EUROCONTROL, Stratégie de coopération civilo-militaire

## 1. INTRODUCTION

1.1 La première initiative lancée par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à la suite de la destruction du vol MH 17 de Malaysia Airlines le 17 juillet 2014 a été l'organisation d'une réunion spéciale de haut niveau, le 29 juillet 2014, avec la participation du Conseil international des aéroports (ACI), de la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) et de l'Association du transport aérien international (IATA). Dans la déclaration conjointe adoptée lors de cette réunion, l'emploi des armes contre l'aviation civile a été condamné fermement. L'OACI a commencé à accorder une attention particulière aux questions se rapportant à la sûreté de l'aviation civile et à la sécurité des vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit.

1.2 Dans l'examen des risques encourus en cas de vol au-dessus et à proximité de zones de conflit, ainsi que dans le contexte d'une loi martiale déclarée par un État, on considère la menace directe contre l'industrie de l'aviation civile comme le paramètre le plus important. La probabilité qu'une menace découle de l'intention ou de la possibilité d'une attaque contre un aéronef civil au-dessus ou à proximité d'une zone de conflit est un paramètre clé dans une évaluation et une condition préalable du choix des mesures d'atténuation à appliquer. Toute mesure d'atténuation visant à réduire la vulnérabilité devrait être prise avant que l'aéronef atteigne la zone de conflit ; la compréhension d'une menace particulière dès les premières étapes du vol est donc l'un des facteurs essentiels. Ainsi, lors de l'établissement des priorités, il est nécessaire de mettre l'accent sur l'évaluation initiale des menaces, qui suppose la collecte de renseignements pertinents auprès de toutes les sources disponibles, notamment les organes chargés d'assurer le respect des lois sur l'information et les autres organes gouvernementaux responsables de la sûreté. Cette catégorie d'informations portant sur des capacités militaires précises est la principale source qui permette de déterminer l'existence de dangers créant des risques pour l'aviation civile. Les informations ainsi obtenues au sujet des menaces et dangers existants sont utiles dans l'évaluation des risques effectuée pour préparer la prise de décisions relatives à la probabilité de la poursuite de vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit, ainsi que dans le contexte de la loi martiale.

1.3 Les informations pertinentes aux fins de l'évaluation des risques sont un élément important, qui permet de déterminer le niveau acceptable de risque. Bien qu'au titre de l'Annexe 17 à la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Convention de Chicago), tous les États membres de l'OACI soient tenus d'évaluer en permanence le niveau et la nature des menaces pesant sur l'aviation civile sur leur territoire, y compris l'espace aérien couvrant ce territoire, et d'instaurer un processus visant à mettre ces informations à la disposition des exploitants d'aéronefs et des fournisseurs de services de navigation aérienne, il existe des différences dans la manière dont chaque État peut appliquer ces prescriptions.

1.4 Les mesures prises par un État pour évaluer les risques et sa participation à la prise de décisions visant à déterminer le niveau acceptable de risque peuvent varier. Ainsi, certains États peuvent ne pas du tout participer à ce processus. En revanche, d'autres États peuvent adopter des règlements limitant ou interdisant certaines opérations. Il existe aussi des différences dans la manière dont les États divulguent les informations utiles à l'évaluation des risques. La portée des informations et de leur diffusion varie considérablement selon les moyens dont dispose chaque État pour collecter, traiter et analyser les informations pertinentes et en fonction de sa capacité et de ses obligations juridiques en matière de promulgation de règlements interdisant ou limitant certaines activités.

## 2. **EXPÉRIENCE DE L'UKRAINE EN MATIÈRE D'ÉVALUATION DES RISQUES ET DES MENACES POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE**

2.1 L'État ukrainien a adopté les Directives sur l'évaluation des risques et menaces pour la sûreté de l'aviation civile (ci-après appelées « les Directives »). Les dispositions des Directives doivent être appliquées par l'Autorité nationale de l'aviation civile, ainsi que par les exploitants

d'aéroport/d'aérodrome, les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de services de navigation aérienne. À partir des Directives, les exploitants d'aéroport/d'aérodrome, les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de services de navigation aérienne élaborent leurs propres manuels et mènent des évaluations des risques et des menaces. Les Directives définissent une méthode d'évaluation des risques et des menaces pour la sûreté de l'aviation civile. Cette méthode est pleinement conforme à celle établie par l'OACI, qui figure dans le Doc 8973 — *Manuel de sûreté de l'aviation*.

2.2 Les Directives présentent une manière systématique d'aborder la gestion des risques dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile afin de garantir la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, ainsi que la mise en œuvre de mesures de sûreté de l'aviation tenant compte de la nature des menaces et de leur gravité.

2.3 Les Directives portent sur : les moyens de fournir des ressources humaines et matérielles pour évaluer efficacement les risques et les menaces, et concevoir et appliquer les mesures préventives de sûreté de l'aviation adéquates pour amener le risque d'intervention illicite à un niveau acceptable ; la coordination et la coopération (au niveau de l'État) des organes exécutifs et des autorités de police chargées d'appliquer le Programme étatique pour la sûreté de l'aviation civile visant la réception en temps voulu des informations de l'Autorité nationale de l'aviation civile et des entités de l'aviation relatives aux activités de groupes terroristes internationaux et nationaux, l'objectif étant d'évaluer le niveau des risques et des menaces au moyen des critères pertinents (probabilité et conséquences de pertes humaines et de pertes de ressources matérielles dues à des actes d'intervention illicite) ; l'application d'une méthodologie normalisée pour évaluer les risques et les menaces ; la mise en place et la promotion d'une culture de la sûreté par les entités de l'aviation.

2.4 L'évaluation des risques et des menaces pour la sûreté de l'aviation civile est menée régulièrement par le groupe de travail de l'Autorité nationale de l'aviation civile. Pour pouvoir prétendre à participer aux activités du groupe de travail, ses membres doivent avoir une expérience pratique d'au moins trois ans dans le domaine de la sûreté de l'aviation, avoir réussi une formation en gestion des risques et acquérir des connaissances sur les méthodes et moyens de commettre des actes d'intervention illicite.

2.5 Le groupe de travail de l'entité de l'aviation effectue l'évaluation des risques et des menaces pour les exploitants d'aéroport/d'aérodrome, les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de services de navigation aérienne. Il doit être présidé par le directeur adjoint à la sûreté de l'aviation.

2.6 Les exploitants d'aéroport/d'aérodrome, les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de services de navigation aérienne évaluent chaque trimestre le niveau des risques et des menaces. En outre, les exploitants d'aéronefs évaluent le niveau des risques et des menaces avant de commencer chaque vol. En fonction des résultats de leurs propres évaluations, ainsi que de ceux des évaluations pertinentes menées par l'Autorité nationale de l'aviation civile, les exploitants d'aéroport/d'aérodrome, les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de services de navigation aérienne adoptent et appliquent les mesures de sûreté de l'aviation requises pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Ces mesures doivent être proportionnées à la nature de la menace et à sa gravité.

2.7 Les résultats de l'évaluation des risques et des menaces sont communiqués à l'Autorité nationale de l'aviation civile. Si des informations relatives à des menaces sont reçues d'une source, quelle qu'elle soit, les exploitants d'aéroport/d'aérodrome, les exploitants d'aéronefs et les fournisseurs de services de navigation aérienne réalisent une évaluation complémentaire des risques et des menaces.

### **3. RISQUES ET MENACES POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE DE L'UKRAINE ET DES ÉTATS**

## **VOISINS DÉCOULANT DE L'AGRESSION ARMÉE LANCÉE PAR LA FÉDÉRATION DE RUSSIE**

3.1 En raison des risques extrêmement élevés pour la sûreté de l'aviation civile découlant de la véritable agression armée lancée par la Fédération de Russie contre l'Ukraine, le 24 février 2022, à 2 heures 45 (heure de Kyïv), des mesures ont été prises d'urgence pour fermer l'espace aérien ukrainien aux usagers civils de l'espace aérien. Le même jour, la loi martiale a été déclarée en Ukraine et la fourniture de services de circulation aérienne aux usagers civils de l'espace aérien ukrainien interrompue.

3.2 Le 25 février 2022, le Conseil de l'OACI a examiné la situation en Ukraine à la deuxième séance de sa 225<sup>e</sup> session. Compte tenu de l'intérêt de l'Ukraine pour la question examinée, un représentant de ce pays a aussi participé à la séance. Le Conseil a examiné la question en se fondant sur une déclaration prononcée par le Président du Conseil, assortie d'une présentation du Secrétaire général de l'OACI, qui a informé les représentants de l'évolution du contexte opérationnel dans le domaine de l'aviation.

3.3 Le Conseil a condamné la violation de l'intégrité territoriale et de la souveraineté d'un État Membre de l'Organisation des Nations Unies, notamment d'un espace aérien souverain, qui contrevenait aux principes de la Charte des Nations Unies et à l'article premier de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

3.4 Le Conseil a souligné l'importance primordiale de préserver la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale et les obligations connexes des États membres et, dans ce contexte, exhorté la Fédération de Russie à cesser ses activités illégales, à assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile dans toutes les régions touchées et à respecter les obligations qui lui incombent en vertu de la Convention de Chicago ainsi que d'autres traités pertinents relatifs à l'aviation civile internationale. Il a demandé à toutes les parties de s'employer à résoudre cette crise par le dialogue pacifique et la voie diplomatique.

3.5 Le Conseil a aussi rappelé avec une profonde tristesse la souffrance humaine occasionnée par la destruction du vol MH17 dans l'est de l'Ukraine le 17 juillet 2014, et souligné qu'une telle catastrophe ne devrait jamais se reproduire. En outre, il a réaffirmé son appui à l'initiative « Pour un ciel plus sûr » qui vise à accroître les efforts menés à l'échelle internationale pour protéger les vols civils au-dessus ou à proximité de zones de conflit.

## **4. ÉVALUATION DES RISQUES ET DES MENACES POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE ET LA SÉCURITÉ DES VOLS D'AÉRONEFS CIVILS AU- DESSUS ET À PROXIMITÉ DE ZONES DE CONFLIT ET DANS LE CONTEXTE DE LA LOI MARTIALE DÉCLARÉE DANS LE PAYS CONCERNÉ**

4.1 Lors de la planification et de l'exécution de vols au-dessus et à proximité de zones de conflit, et en cas de déclaration de la loi martiale, l'exploitant d'aéronefs doit tenir compte des restrictions relatives à l'espace aérien ou de sa fermeture par les autorités chargées du contrôle de la circulation aérienne, ainsi que des raisons de ces restrictions et/ ou interdictions.

4.2 Lorsqu'il exécute des vols au-dessus et à proximité de zones de conflit, ou dans l'espace aérien d'un pays ayant déclaré la loi martiale, l'exploitant d'aéronefs devrait évaluer les risques et les menaces que peuvent constituer aussi bien les attaques délibérées (planifiées) que les infractions non délibérées contre un aéronef civil.

## **5. COOPÉRATION ENTRE LE SECTEUR MILITAIRE ET L'AVIATION CIVILE POUR ASSURER LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE ET LA SÉCURITÉ DES VOLS D'AÉRONEFS CIVILS**

5.1 La sûreté de l'aviation a toujours été un élément essentiel de la coopération entre le secteur militaire et celui de l'aviation civile. À cet égard, l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) a lancé une nouvelle stratégie de coopération militaro-civile, par laquelle cette organisation exprime clairement son appui à cette catégorie de coopération, rendue particulièrement importante et opportune par l'invasion militaire non provoquée de l'Ukraine par la Russie.

5.2 La sûreté de l'aviation est une obligation pour la coopération civilo-militaire et un facteur de réussite de l'interopérabilité civilo-militaire. L'évolution des menaces et leur suivi, les évaluations des menaces et des risques, et les stratégies d'atténuation sont au centre des activités de sûreté. Le futur environnement de l'aviation continuera de dépendre de l'échange de données entre l'armée et l'aviation civile. L'emploi d'infrastructures partagées sera plus fréquent, car l'armée a besoin d'un système de gestion du trafic aérien sûr, résilient et solide pour accomplir efficacement ses missions en matière de sûreté et de défense.

5.3 La coordination des échanges de données entre le secteur militaire et celui de l'aviation civile est aussi un élément important. Toutefois, le véritable défi est l'élaboration d'une politique définissant les données qui peuvent être partagées et les conditions d'un tel partage, ainsi que les prescriptions et la gouvernance en la matière. Une politique commune civilo-militaire sur la sûreté de l'aviation et la sécurité des vols, ainsi que les procédures de mise en œuvre d'une telle politique, sont donc nécessaires pour garantir le partage des données selon les besoins.

## **6. CONCLUSIONS**

6.1 Compte tenu des initiatives de l'OACI et pour faire face aux questions de la sûreté de l'aviation et de la sécurité des vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit, ainsi que dans le contexte d'une loi martiale déclarée par un État, le Secrétaire général est invité à réfléchir aux mesures d'assistance qui pourraient être prises sous la supervision de l'OACI pour complètement remettre en état de marche l'industrie de l'aviation civile dans une situation marquée par la riposte à l'agression armée lancée par la Fédération de Russie contre l'Ukraine.

6.2 Vu les faits constatés par l'Ukraine dans le cadre de l'évaluation des risques et des menaces pour la sûreté de l'aviation civile et la sécurité des vols d'aéronefs civils, il est aussi nécessaire que le Conseil de l'OACI élabore un programme commun et conçoive des mécanismes aux fins d'une évaluation efficace des risques et des menaces pour la sûreté de l'aviation civile et la sécurité des vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit, ainsi que dans le contexte d'une loi martiale déclarée par un État;

6.3 L'Ukraine demande aux États membres de l'OACI et à l'industrie de l'aviation de soutenir les actions menées dans le cadre de l'initiative « Pour un ciel plus sûr » pour réunir des experts nationaux, internationaux, ainsi que des experts de l'industrie de l'aviation, afin qu'ils transmettent aux autres des meilleures pratiques et des connaissances spécialisées en matière de gestion des risques pesant sur l'aviation civile au-dessus et à proximité de zones de conflit.