



**NOTE DE TRAVAIL**

**ASSEMBLÉE — 41<sup>e</sup> SESSION**

**COMITÉ EXÉCUTIF**

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

**APPROBATION DES INITIATIVES MONDIALES, RÉGIONALES ET DE L'INDUSTRIE  
VISANT À ATTÉNUER LES RISQUES ENCOURUS PAR L'AVIATION CIVILE DANS LES  
ZONES DE CONFLIT**

(Note présentée par le Canada et coparrainée par l'Australie, la Jordanie, le Kenya, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée, les États-Unis d'Amérique, ainsi que l'Union européenne et ses États membres<sup>1</sup>, les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile<sup>2</sup>, l'Organisation des services de navigation aérienne civile, l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne, l'Association du transport aérien international et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

En réponse à la destruction du vol 17 de la Malaysian Airlines (MH17) en 2014, l'OACI a mobilisé la communauté internationale pour s'attaquer aux risques encourus par l'aviation civile dans les zones de conflit (ZC). 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 élaboré et publié en 2018. À la suite de la destruction en 2020 du vol 752 d'Ukraine International Airlines (PS752), le Conseil de l'OACI a approuvé l'initiative « Pour un ciel plus sûr » et a établi un programme de travail renouvelé portant sur les risques liés aux ZC.

Parallèlement à ces efforts, plusieurs initiatives mondiales et régionales ont été mises en place pour améliorer l'efficacité de la gestion des risques dans l'espace aérien. Parmi les groupes et organisations internationaux à l'origine de cet important travail figurent des institutions européennes comme l'Union européenne (UE) et son Agence de la sécurité aérienne (AESA), le Groupe d'experts de l'information sur les risques de survol des zones de conflit (EGRICZ), le Comité consultatif « Pour un ciel plus sûr » (SSCC) et l'Association du transport aérien international (IATA). Des avancées significatives ont certes été réalisées depuis 2014, mais un travail considérable reste à effectuer pour améliorer davantage la sécurité et la sûreté des vols civils au-dessus ou à proximité des ZC.

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

- a) prendre note des progrès importants que le SSCC, l'EGRICZ et l'UE ont accomplis en matière d'avancement des travaux d'atténuation des risques en zones de conflit pour

<sup>1</sup> 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 Tchéquie.

<sup>2</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

<p>permettre aux États et aux exploitants, le cas échéant, de consolider leurs mesures d'évaluation et d'atténuation des risques, à savoir :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. l'inventaire des mesures d'atténuation des risques établi par le SSCC ;</li> <li>2. les éléments indicatifs du SSCC concernant l'application du principe de précaution ;</li> <li>3. les principes directeurs du SSCC en matière de fermeture d'espace aérien ;</li> <li>4. les principes directeurs du SSCC et de l'EGRICZ en matière de réévaluation de l'espace aérien après un conflit ;</li> <li>5. les lignes directrices du SSCC et de l'EGRICZ relatives à l'échange élémentaire et rapide d'informations ;</li> <li>6. les lignes directrices de l'EGRICZ relatives à l'harmonisation de la communication des risques ;</li> <li>7. l'approche d'évaluation intégrée des risques de sûreté aérienne de l'UE.</li> </ol> <p>b) demander au Secrétaire général de donner la priorité à la révision du Doc 10084, <i>Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit</i>, en s'appuyant sur les résultats obtenus grâce aux initiatives susmentionnées ;</p> <p>c) encourager les États et les organisations :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. à prendre note des initiatives actuelles en matière d'échange d'informations, qui constituent des outils efficaces permettant à la communauté de l'aviation civile de partager rapidement les informations relatives aux menaces qui se font jour dans les ZC ;</li> <li>2. lors de la supervision, à consulter les plates-formes mondiales d'échange d'informations, ou des initiatives régionales similaires, si elles sont mises en œuvre.</li> </ol>	
<i>Objectifs stratégiques :</i>	La présente note de travail se rapporte aux Objectifs stratégiques Sécurité et Sûreté et facilitation.
<i>Incidences financières :</i>	Aucune pour les États contractants.
<i>Références :</i>	Doc 10088, <i>Manuel sur la coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien</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> Annexe 17 — <i>Sûreté</i> Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i> , Partie I — Aviation de transport commercial international — Avions.

## 1. INTRODUCTION

1.1 Le 8 janvier 2020, le vol PS752 a été abattu au-dessus de l'Iran, six ans après la destruction similaire du vol MH17 au-dessus de l'Ukraine. Ces tragédies rappellent à la communauté mondiale qu'il reste du travail à faire pour atténuer convenablement les risques encourus par les vols civils dans les ZC.

1.2 Ces événements ont aussi mis en évidence des insuffisances au niveau :

- a) de la disponibilité des informations sur les ZC ;

- b) de la mise en œuvre de mesures d'atténuation des risques ;
- c) de la réalisation par les exploitants aériens d'évaluations des risques et de la mise en œuvre de mesures d'atténuation des risques, le cas échéant<sup>3</sup>.

1.3 Il existe plusieurs initiatives clés visant à remédier aux insuffisances susmentionnées, tant à l'échelon international que régional. La présente note de travail met en exergue ces efforts et invite l'Assemblée à demander au Secrétaire général de donner la priorité à la révision de la deuxième édition du Doc 10084, tout en observant qu'il serait possible de faciliter la tâche en s'appuyant sur les résultats obtenus par ces initiatives pour mieux atténuer les risques liés aux ZC.

## 2. ANALYSE

2.1 Conformément aux dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté*, les États sont tenus d'examiner en permanence le niveau et la nature des menaces contre l'aviation civile présentes sur leur territoire et dans l'espace aérien au-dessus de celui-ci et d'adapter en conséquence leurs programmes de sûreté, en se fondant sur une évaluation des risques pour la sûreté<sup>4</sup>.

2.2 Étant donné la souveraineté exclusive d'un État sur l'espace aérien au-dessus de son territoire, les survols ne peuvent s'effectuer que conformément à l'autorisation donnée par l'État concerné. De plus, les États peuvent restreindre l'utilisation de l'espace aérien au-dessus de leur territoire souverain, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique. Toutefois, comme le démontre l'étude de la Flight Safety Foundation, de 1985 à 2020, sur 57 incidents touchant à la sécurité de l'aviation civile, un seul s'est produit dans des espaces aériens précédemment fermés<sup>5</sup>.

2.3 Conformément aux dispositions de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'exploitant doit veiller à ce qu'un vol ne commence qu'après détermination que sa route peut être utilisée en toute sécurité<sup>6</sup>. Cette norme souligne aussi qu'une évaluation des risques doit être effectuée lorsque les exploitants aériens ont l'intention d'effectuer des vols au-dessus ou à proximité des ZC, et qu'il faut mettre en œuvre des mesures appropriées d'atténuation des risques.

2.4 Pour effectuer une évaluation exhaustive des risques, les exploitants aériens devraient tenir compte des informations et renseignements de source en accès libre qui sont spécifiques à l'aviation civile et proviennent de diverses sources vérifiées, notamment les restrictions et les avis émis par leurs propres autorités nationales et par les États situés le long de l'itinéraire de vol.

2.5 L'amélioration de la collaboration entre les États, l'industrie et les organisations internationales peut favoriser un échange d'informations plus cohérent et bidirectionnel, et permettre aux parties prenantes d'effectuer des évaluations des risques en toute connaissance de cause et de prendre des décisions éclairées sur les vols au-dessus ou à proximité d'une ZC spécifique. Les initiatives mondiales et régionales énumérées ci-dessous constituent une composante clé de cet effort.

## INITIATIVES À L'ÉCHELLE MONDIALE ET DE L'INDUSTRIE

---

<sup>3</sup> Conformément à l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie I

<sup>4</sup> Annexe 17 — *Sûreté*, Amendement n° 18, normes 2.4.4, 3.1.3 et 3.1.5

<sup>5</sup> Étude des événements hostiles et des pratiques des États en matière d'utilisation par l'aviation civile de l'espace aérien au-dessus d'une ZC, Flight Safety Foundation (2020).

<sup>6</sup> Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie I : Préparation et exécution des vols, norme 4.1.2 applicable depuis le 5 novembre 2020.

2.6 Peu après la destruction du vol PS752, le Canada a lancé l'**initiative sur la sécurité aérienne** afin d'améliorer le niveau de sécurité et de sûreté des aéronefs commerciaux qui effectuent des vols au-dessus et à proximité des ZC. Le SSCC, qui fait partie de cette initiative, réunit des experts en la matière issus d'États, d'organisations internationales et de l'industrie, et offre ainsi une plate-forme internationale officielle pour consolider les discussions sur les ZC ayant trait à l'aviation civile.

2.7 Les travaux récents du SSCC ont mis l'accent sur le renforcement des pratiques d'échange élémentaire et rapide d'informations dans la communauté de l'aviation civile, l'établissement d'un inventaire des stratégies d'atténuation, l'élaboration de principes directeurs relatifs à la fermeture de l'espace aérien et l'étude du principe de précaution<sup>7</sup>. Le SSCC a aussi collaboré étroitement avec l'EGRICZ pour faire avancer les travaux sur l'échange d'informations et l'harmonisation du langage de notification concernant l'espace aérien.

2.8 Le SSCC a mis en place le Forum « Pour un ciel plus sûr », un événement mondial annuel qui réunit des partenaires experts issus d'États, d'organisations internationales et de l'industrie de l'aviation civile pour :

- a) échanger les pratiques optimales en matière d'atténuation des risques liés aux ZC ;
- b) faciliter l'échange d'informations et un dialogue plus large entre les parties sur les problèmes actuels et la voie à suivre ;
- c) promouvoir la mise en œuvre des SARP de l'OACI relatives à l'atténuation des risques de survol des zones de conflit. Le deuxième Forum « Pour un ciel plus sûr » a été organisé conjointement par le Canada et le SSCC les 29 et 30 mars 2022.

2.9 Enfin, le SSCC a pris note du portail des opérations tactiques de l'IATA (ITOP), une plate-forme qui fournit rapidement des informations de sûreté et d'alerte aux abonnés. Il s'agit d'un outil d'abonnement en ligne qui compte plus de 1 900 membres gérés par le personnel du bureau de liaison de l'IATA et des experts régionaux. Il donne aux abonnés des alertes en temps réel concernant les aéroports, les régions d'information de vol, les risques de sûreté ou de menace, et leur offre la possibilité de collaborer au moyen d'une fonction de clavardage sur des sujets qui ont un impact sur les opérations des compagnies aériennes à l'échelle mondiale. Au départ, l'ITOP fournissait des informations du même jour sur les contraintes et les perturbations du trafic aérien principalement à la région des Amériques, mais il a été déterminé que les membres bénéficieraient de l'expansion de cette capacité.

## INITIATIVES RÉGIONALES

2.10 Le Groupe intégré d'évaluation des risques de sûreté aérienne de l'UE procède régulièrement à des évaluations communes des risques, qui permettent l'échange d'informations entre les États membres, les services et les agences de l'UE ainsi que les exploitants aériens européens et les associations de compagnies aériennes. Au début 2016, l'UE a mis au point le « système d'alerte de l'UE sur les ZC » (le système) afin de rendre plus cohérents les conseils offerts aux compagnies aériennes. Ce système combine les informations et les renseignements disponibles avec les capacités d'évaluation des risques liés aux ZC, pour permettre la publication en temps utile d'informations et de recommandations sur les risques liés aux ZC. Il fournit aussi un tableau européen commun des risques et des recommandations correspondantes et figure comme pratique optimale dans le Doc 10084. Les résultats du

---

<sup>7</sup> Le *principe de précaution* vise à donner plus de poids aux scénarios incertains mais catastrophiques afin d'assurer la sécurité de l'aéronef, de l'équipage et des passagers dans le cadre de l'évaluation des risques liés aux zones de conflit et de la définition de mesures d'atténuation appropriées. C'est l'impact du risque, plutôt que sa probabilité, qui devrait être pris en compte pour assurer un niveau plus élevé de protection grâce à une prise de décision préventive.

système appuient le processus décisionnel sur les mesures d'atténuation ainsi que la publication des bulletins d'information et des notes d'information de l'AESA sur les risques liés aux ZC.

2.11 De plus, l'AESA a lancé une plate-forme européenne d'échange d'informations et de coopération sur les zones de conflit (la plate-forme) pour appuyer le système. La plate-forme aide, le cas échéant, les institutions et les exploitants aériens à échanger des informations, à réaliser des évaluations des risques et à mettre rapidement en œuvre les mesures d'atténuation appropriées pour garantir la sécurité et la sûreté des vols. L'adhésion est ouverte aux institutions européennes admissibles, aux États membres de l'AESA et à leurs transporteurs aériens commerciaux nationaux.

2.12 Les mesures d'atténuation des risques au niveau de l'UE sont mises en œuvre au moyen des initiatives suivantes :

- a) la publication de notes d'information sur la plate-forme européenne d'échange d'informations et de coopération sur les conflits, et la diffusion d'informations sur les ZC, les insurrections armées, les risques et les recommandations adressées aux représentants des États membres ;
- b) la publication de bulletins d'information sur les zones de conflit (CZIB) qui peuvent contenir des recommandations opérationnelles à l'intention des pays considérés comme présentant un niveau de risque « élevé » à la suite de l'évaluation des risques de l'UE, ou dans d'autres cas où il se révèle nécessaire de rendre publiques d'autres informations ;
- c) la publication de bulletins d'information sur les zones de conflit, comprenant des informations plus détaillées sur des zones de risque spécifiques et des recommandations adressées, selon le principe du besoin d'en connaître, aux États membres et aux membres de la plate-forme.

2.13 Un autre exemple d'échange d'informations est offert par la Federal Aviation Administration des États-Unis, qui a élargi sa coopération internationale en facilitant la sensibilisation conjointe des États et des compagnies aériennes, grâce à la diffusion de notes d'information non classifiées auprès de toutes les parties prenantes de l'aviation. Ces notes permettent une compréhension commune des préoccupations en matière de risques, et elles guident et appuient l'élaboration de mesures d'atténuation appropriées.

### 3. CONCLUSION

3.1 Une atténuation appropriée des risques encourus par les vols civils dans les ZC et la sécurisation accrue de nos cieux passent par une collaboration à l'échelle mondiale. Les initiatives présentées dans la présente note de travail contribuent directement à cet objectif ; toutefois, elles nécessitent un engagement mondial pour être efficaces. En donnant la priorité à 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*, et en encourageant les États et les organisations à participer aux initiatives régionales et mondiales d'échange d'informations, l'OACI peut jouer le rôle de chef de file nécessaire pour que la communauté mondiale de l'aviation civile s'appuie de façon proactive sur les progrès accomplis en matière d'atténuation des risques liés aux ZC. À ce titre, l'Assemblée est invitée à approuver la suite à donner qui figure dans le résumé analytique.

A41-WP/232  
EX/105

- 6 -

— FIN —