



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tél. : +1 514-954-8219, poste 6710

le 24 juillet 2014

Réf. : AN 13/4.2 - 14/59

Objet : Sécurité et sûreté d'aéronefs civils utilisant des espaces aériens touchés par des conflits

Suite à donner : a) prendre acte de la nécessité d'une coordination étroite entre les autorités civiles et militaires en cas de conflit armé ou d'éventuel conflit armé; b) restreindre ou interdire uniformément le vol des aéronefs d'autres États au-dessus de votre territoire pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique.

Monsieur/Madame,

1. J'ai l'honneur de m'adresser à vous en votre qualité d'autorité civile nationale compétente pour lancer le processus de coordination au cas où des forces militaires sont engagées dans un conflit et responsable de la supervision des exploitants d'aéronefs susceptibles d'utiliser des espaces aériens touchés par des conflits armés.

2. Compte tenu des conflits armés en cours à divers endroits, j'appelle votre attention sur l'existence possible de menaces graves à la sécurité des vols civils internationaux et sur la nécessité d'une coordination étroite entre les autorités civiles et militaires. À cet égard, je vous rappelle que l'Article 9 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) stipule que chaque État contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de son territoire par les aéronefs d'autres États. Le cas échéant, ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. Des avis aux aviateurs/aviatrices (NOTAM) ou d'autres communications contenant les informations et les avis nécessaires ainsi que les mesures à prendre doivent alors être diffusées, puis actualisées selon l'évolution de la situation.

3. La responsabilité de lancer le processus de coordination incombe à l'État dont les forces militaires sont engagées dans le conflit. Celle de prendre des mesures spéciales pour assurer la sécurité et la sûreté de l'exploitation des aéronefs civils à l'échelle internationale incombe à l'État chargé de la

14-2146

prestation des services de circulation aérienne dans l'espace aérien touché par le conflit, même dans les cas où la coordination n'est ni lancée, ni achevée.

4. Sur la base de toutes les informations disponibles, l'État ayant la charge d'assurer les services de circulation aérienne doit déterminer la zone géographique du conflit, évaluer les menaces réelles ou potentielles à l'exploitation des aéronefs civils, et déterminer si cette exploitation en zone de conflit doit être évitée ou se poursuivre à des conditions spécifiées.

5. Je rappelle également que chaque État doit constamment examiner le niveau de menace concernant l'aviation civile afin d'adopter et d'appliquer les politiques et procédures nécessaires pour ajuster en conséquence les aspects pertinents de son programme national de sûreté de l'aviation civile, à partir d'une évaluation des risques pour la sûreté réalisée par les autorités nationales compétentes.

6. Les normes de l'OACI figurent dans l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*, et l'Annexe 17 — *Sûreté*, avec des orientations dans le *Manuel concernant les mesures de sécurité relatives aux activités militaires pouvant présenter un danger pour les vols des aéronefs civils* (Doc 9554) et le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte). Il ne faut pas confondre les obligations des États au titre de la Convention et les prescriptions de ses Annexes avec les notifications de menaces diffusées par l'OACI via les lettres aux États dans les circonstances exceptionnelles où les risques potentiels pour la sécurité des activités d'aviation civile ne peuvent être effectivement communiqués par les États, que ces risques se manifestent au-dessus d'un territoire souverain ou au-dessus de la haute mer.

7. Par ailleurs, j'appelle votre attention sur la nécessité pour les autorités compétentes d'envisager et d'atténuer le risque pour la sécurité et les conséquences éventuelles en termes de congestion au cas où les exploitants décident, sur la base de leurs évaluations du niveau de risque que cela représente, de contourner divers espaces aériens touchés par des conflits, en empruntant des routes de rechange dans des régions d'information de vol (FIR) voisines.

Veillez agréer, Monsieur, Madame, l'assurance de ma haute considération.



Raymond Benjamin
Secrétaire général