



# La Veille

*Quelques thèmes et événements de sécurité sélectionnés par la DSAC*

**#26/2021**

**// Vu sur le net**

## **L'organisme d'enquête néerlandais fait des propositions pour améliorer la gestion des risques liés au survol des zones de conflit**



Le 17 juillet 2014, un Boeing 777 de Malaysia Airlines qui assurait la liaison Amsterdam-Kuala Lumpur s'écrasait sur le sol ukrainien après avoir été touché par un missile sol-air, entraînant la mort des 298 personnes à bord, dont de nombreux passagers néerlandais.

Cet événement avait tragiquement mis en lumière les risques liés au survol des zones de conflit. Moins de six ans plus tard, le 8 janvier 2020, un autre avion de transport commercial était abattu par un missile sol-air, provoquant la mort des 176 personnes qui se trouvaient à bord : l'avion, un Boeing 737-800 d'Ukraine International Airlines, venait de décoller de l'aéroport international de Téhéran en pleine escalade militaire dans la zone Iran/Irak. Ces deux événements ont conduit les autorités néerlandaises à confier une mission au Dutch Safety Board (DSB - organisme d'enquête national), qui a été chargé de faire le point sur les moyens mis en œuvre par les compagnies aériennes et les États en matière de gestion des risques liés au survol des zones de conflit, à identifier les lacunes des dispositions en vigueur et à proposer des axes d'amélioration.

Jusqu'à l'accident du vol MH17, la communauté aéronautique considérait qu'un espace aérien ouvert était sûr. L'accident du Boeing 777 a soudainement remis en cause ce postulat et conduit à la prise de conscience de l'existence de risques au-dessus et aux abords des zones de conflits. Cela s'est notamment traduit par l'adoption de nouvelles normes par l'OACI et d'un processus d'évaluation collaboratif du risque au niveau européen. L'événement survenu en Iran a montré que ces dispositions restaient insuffisantes. En particulier, souligne le DSB, la plupart des États ayant un conflit sur ou à proximité de leur sol ne ferment pas ou ne limitent pas l'accès à leur espace aérien, et ne partagent pas d'informations sur le conflit avec les compagnies aériennes. C'est pourquoi ces dernières ne devraient pas considérer qu'un espace aérien laissé ouvert au-dessus d'une zone de conflit est sûr.

Comme le rappelle le rapport, l'évaluation des risques fondée sur la probabilité et les conséquences est une pratique de gestion de la sécurité bien établie au sein de la communauté aéronautique. Toutefois, cette méthode traditionnelle présente des limites quand il s'agit d'évaluer les risques de survol ou de vol à proximité des zones de conflit. Ces limites, explique le DSB, se situent dans l'importance accordée par les compagnies aériennes aux scénarios incertains mais aux conséquences catastrophiques, importance qui n'est pas majorée. Or, de telles incertitudes se retrouvent dans un scénario catastrophique mettant en scène un avion civil abattu par un missile sol-air.

Le rapport aborde également le rôle des États dans l'évaluation des risques liés au survol des zones de conflit. En plus de partager avec les compagnies aériennes les informations dont ils disposent, certains États ont élargi leurs responsabilités, par exemple en publiant des recommandations relatives aux espaces aériens étrangers ou en interdisant l'accès aux compagnies placées sous leur autorité. Le DSB précise que les Pays-Bas ne disposent pas des instruments légaux nécessaires à ce type d'action, contrairement à d'autres États qui diffusent des recommandations aux compagnies basées sur leur sol (USA, UK, Canada, France, Allemagne...) voire leur imposent des restrictions/interdictions de vol dans les espaces jugés à risque (USA, UK,

Canada, Allemagne...). Toutefois, s'agissant de la situation en Iran le 8 janvier 2020, le DSB note qu'aucun des États en position d'avertir les exploitants aériens des risques existants n'a publié de recommandation visant à éviter le survol de l'Iran ou à interdire l'entrée dans l'espace aérien du pays.

Au niveau européen, l'AESA publie désormais des avis relatifs aux zones de conflit fondés sur le processus collaboratif évoqué plus haut. Ce processus – qui compile, au niveau européen, les informations relatives aux menaces connues et apporte un niveau identique d'informations aux compagnies aériennes et aux États membres – produit des recommandations jugées utiles et fiables. Malheureusement, ce processus est chronophage, si bien que les décisions et avis de l'Union européenne sont publiés avec retard lorsqu'un conflit se développe rapidement.

Pour le rendre plus efficace, le DSB fait plusieurs recommandations, dont certaines ont une portée européenne et d'autres mondiale. L'organisme souhaite notamment :

- un approfondissement des méthodes d'évaluation du risque décrites dans le [Doc. 10084 de l'OACI](#) ;
- le lancement d'un chantier associant les compagnies aériennes et visant à définir les modalités d'identification des scénarios catastrophiques possibles en cas de conflit croissant ;
- le lancement d'une réflexion sur les modalités de prise en compte des incertitudes dans l'analyse et le processus de prise de décision ;
- l'adoption d'une définition plus rigoureuse de la responsabilité des États dans la gestion de l'espace aérien, de façon à clarifier les cas dans lesquels l'espace doit être fermé. Cette proposition trouverait avantage à figurer à la Convention de Chicago et dans les normes et pratiques recommandées qui lui sont attachées, conclut le DSB.