

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 26/21

AVIS SUR LE SURVOL DES ZONES DE CONFLIT ÉMIS PAR TRANSPORTS CANADA

(Cette AIC remplace l'AIC 16/21)

1. CONTEXTE

- 1.1 Le ministre des Transports (MDT) est responsable de l'évaluation des menaces aux opérations aériennes dans le cadre de la *Loi sur l'aéronautique*. Transports Canada, au nom du MDT, surveille la sécurité des itinéraires de vol utilisés par les aéronefs de passagers et effectue des évaluations des menaces lorsqu'il y a des changements dans la situation en matière de sécurité sur ces routes.
- 1.2 Lorsqu'il est perçu ou évalué que l'État responsable de la gestion de son espace aérien n'atténue pas adéquatement les risques existants pour l'aviation commerciale, Transports Canada peut émettre un avis d'espace aérien pour une zone à risque, à caractère informatif, consultatif ou prohibitif, en vertu de l'article 5.1 de la *Loi sur l'aéronautique*. La méthodologie d'évaluation de la menace de Transports Canada est fondée sur une évaluation de la menace à plusieurs niveaux, telle que décrite à la section 3.
- 1.3 Les avis d'espace aérien émis par Transports Canada s'appliquent aux exploitants aériens canadiens (EAC) et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada (PAIC) et visent à informer la planification des vols et la prise de décisions opérationnelles.

2. PUBLICATION

- 2.1 Nav Canada, la société qui exploite le service de navigation aérienne civile du Canada, publie des avis d'espace aérien au nom du MDT.
- 2.2 Le format du rapport suit les normes énoncées dans l'annexe 15 (Services d'information aéronautique) de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- 2.3 **Avis aux aviateurs (NOTAM)** : lorsque l'information à distribuer est de nature temporaire ou urgente, les notifications sur les zones de conflits sont publiées via NOTAM. Selon l'annexe 15 (norme 6.3.2.3 (n)), la notification doit inclure des informations aussi précises que possible sur la nature et l'étendue des menaces de ce conflit et ses conséquences pour l'aviation civile. Le NOTAM sera soit annulé une fois que sa validité cesse, soit incorporé dans une circulaire d'information aéronautique si l'information continue d'être valide.
- 2.4 **Circulaire d'information aéronautique (AIC)** : si un avis d'espace aérien demeure valide pendant plus de 90 jours, il doit être émis ou transféré sous forme d'une AIC. La notification contenue dans l'AIC demeure valide jusqu'à ce que le MDT y apporte un changement, basé sur une nouvelle évaluation des risques de la situation en matière de sécurité. Si un changement est jugé nécessaire, il sera reflété dans la prochaine AIC. Si le changement doit être communiqué avant la publication de la prochaine AIC, il sera effectué par NOTAM, qui sera annulé lors de la publication de la nouvelle AIC.

3. ÉMISSION

3.1 L'émission de notifications d'espace aérien concernant le survol des zones de conflit repose sur un système de risque à plusieurs niveaux, tel que décrit ci-dessous :

- **Niveau 1 (INFORMATION)** – Avis de tenir compte de l'information concernant les risques potentiels dans les décisions d'évaluation des risques et de planification des vols.
- **Niveau 2 (RECOMMANDATION)** – Recommandation de maintenir un niveau de vol de X / de ne pas entrer dans l'espace aérien du pays X.
- **Niveau 3 (PROHIBITION)** – Interdiction d'entrer dans l'espace aérien du pays X.

4. EXEMPTIONS

4.1 Des dérogations exceptionnelles aux notifications prohibitives peuvent éventuellement être accordées sur demande motivée auprès de l'autorité compétente.

4.2 Ces restrictions ou interdictions s'appliquent sans préjudice des mesures d'urgence que le pilote aux commandes pourrait prendre en cas de nécessité impérative.

5. INVENTAIRE DES AVIS ÉMIS PAR TRANSPORTS CANADA

5.1 Bélarus – Niveau 2

À compter du 25 mai 2021, et jusqu'à nouvel ordre, on recommande aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans l'espace aérien du Bélarus (Minsk FIR (UMMV)) en raison de l'utilisation de mesures inhabituelles et excessives par les autorités du Bélarus qui posent des risques sérieux à la sûreté et la sécurité de l'aviation commerciale.

5.2 Iran – Niveau 2

À compter du 10 janvier 2020, et jusqu'à nouvel ordre, on recommande aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans l'espace aérien de l'Iran (Tehran FIR (OIIX)), en raison du risque possible lié à une activité militaire accrue et à la présence d'armes anti-aériennes en Iran.

5.3 Irak – Niveau 2

À compter du 10 janvier 2020, et jusqu'à nouvel ordre, on recommande aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans l'espace aérien de l'Irak (Bagdad FIR (ORBB)), en raison du risque possible lié à l'activité militaire et à la présence d'armes anti-aériennes en Irak.

5.4 Libye – Niveau 2

À compter du 18 février 2020, et jusqu'à nouvel ordre, on recommande aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans l'espace aérien de la Libye (Tripoli FIR (HLLL)), en raison du risque possible lié à la situation dangereuse engendrée par l'expansion du conflit en Libye.

5.5 Corée du Nord – Niveau 1

À compter du 9 février 2021, et jusqu'à nouvel ordre, on conseille aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de faire preuve d'une extrême prudence dans l'espace aérien de la Corée du Nord (Pyongyang FIR (ZKKP)), en raison du risque potentiel pour l'aviation lié aux lancers de missiles balistiques sans préavis.

5.6 Arabie Saoudite – Niveau 2

À compter du 11 mars 2021, et jusqu'à nouvel ordre, on recommande aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de faire preuve d'une grande prudence dans l'espace aérien de l'Arabie Saoudite (Jeddah FIR (OEJD)), et de ne pas entrer dans la portion sud-ouest de la FIR, dans lequel les règles de l'ESCAT (Emergency Security Control of Air Traffic) peuvent être activées par voie de NOTAM issue par les autorités saoudiennes, en réponse au risque possible lié à la situation dangereuse et à des opérations militaires en cours en Arabie saoudite.

5.7 Somalie – Niveau 2

À compter du 9 février 2021, et jusqu'à nouvel ordre, on recommande aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de maintenir un niveau de vol supérieur ou égal au FL260 dans l'espace aérien de la Somalie (Mogadishu FIR (HCSM)), en raison de la présence d'organisations terroristes possédant des armes anti-aériennes confirmées et des opérations militaires en cours en Somalie.

5.8 Syrie – Niveau 2

À compter du 9 février 2020, et jusqu'à nouvel ordre, on recommande aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas pénétrer dans l'espace aérien de la Syrie (Damascus FIR (OSTT)), et de faire preuve de prudence lors d'opérations en deçà de 200NM dans la Damascus FIR, en réponse au risque possible lié à une activité militaire accrue et à la présence d'armes anti-aériennes en Syrie ou à proximité de la Syrie.

5.9 Yémen – Niveau 2

À compter du 9 février 2021, et jusqu'à nouvel ordre, on recommande aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans l'espace aérien du Yémen (Sana'a FIR (OYSC)), au nord-ouest de la ligne créée par les points de passage PAKER-ORBAT-NORMA sur la route aérienne UT702, en raison des risques potentiels liés aux armes anti-aériennes dédiées et aux opérations de systèmes aériens télé pilotés.

6. INFORMATIONS SUPPLÉMENTAIRES

Pour de plus amples renseignements, veuillez communiquer avec :

Transports Canada
Bureau d'information sur les zones de conflit
330, rue Sparks, Ottawa (Ont.)
K1A 0N8

Courrier électronique : ConflictZoneInfoOffice-BureauInfoZonesConflit@tc.gc.ca



Wendy Nixon
Directrice générale
Sûreté de l'aviation



Nicholas Robinson
Directeur général
Aviation civile