

CIRCULAIRE D'INFORMATION AÉRONAUTIQUE 16/22

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

(Cette AIC remplace l'AIC 37/21)

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 5 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 des 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** : Risque moyen (**INFORMATION / CONSEILS GÉNÉRAUX**) – Avis de tenir compte de tous risques potentiels dans l'évaluation des risques et les décisions de planification de vol dans l'espace aérien du pays X.
- **Niveau 2** : Risque élevé (**RECOMMANDATION**) – Recommandation de maintenir un niveau de vol de X / de ne pas entrer dans l'espace aérien du pays X.
- **Niveau 3** : Risque critique (**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. Les exploitants aériens concernés qui souhaitent obtenir une telle autorisation peuvent soumettre une demande au ministère des transports au 1-877-992-6853 ou 1-613-992-6853 ou par courriel au operations.aviation@tc.gc.ca.

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 impérieuse.

5. INVENTAIRE DES AVIS ÉMIS PAR TRANSPORTS CANADA

5.1 Afghanistan – Niveau 2 – Émis le 28 juillet 2021

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE EN AFGHANISTAN. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans la FIR de Kaboul (OAKX). Risque potentiel lié à l'activité des extrémistes et des militants et capacités limitées d'atténuation des risques. Sont exclues de cette directive les voies aériennes P500 et G500 pour les survols en transit au niveau de vol FL320 ou au-dessus.

5.2 Bélarus – Niveau 3 – Émis le 24 février 2022

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE EN BIÉLORUSSIE. Il est interdit aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada d'entrer dans la FIR de Minsk (UMMV), dans l'espace aérien du Bélarus. Risque potentiel lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.3 Éthiopie – Niveau 1 – Émis le 22 novembre 2021

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE EN ÉTHIOPIE. Il est conseillé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de tenir compte de tous les renseignements sur les risques potentiels dans leur évaluation des risques et leurs décisions de planification de vol lorsqu'ils opèrent à un niveau de vol égal ou inférieur au niveau de vol FL290 dans la FIR Addis Ababa (HAAA). Risque potentiel lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.4 Iran – Niveau 2 – Émis le 10 janvier 2020

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE EN IRAN. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans la FIR Téhéran (OIIX). Risque potentiel lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.5 Irak – Niveau 2 – Émis le 18 novembre 2021

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE EN IRAK. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de maintenir un niveau de vol égal ou supérieur au FL320 dans la FIR de Bagdad (ORBB). Risque potentiel lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.6 Libye – Niveau 2 – Émis le 18 février 2020

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE EN LIBYE. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans la FIR de Tripoli (HLLL). Risque potentiel lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires engendré par le niveau actuel d'instabilité interne.

5.7 Moldavie – Niveau 3 – Émis le 24 février 2022

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE EN MOLDAVIE. Il est interdit aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada d'entrer dans la FIR de Chisinau (LUUU), dans l'espace aérien de la Moldavie. Risque potentiel lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.8 Corée du Nord – Niveau 1 – Émis le 9 février 2021

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE EN CORÉE DU NORD. Il est conseillé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de tenir compte de toutes les informations relatives aux risques potentiels dans leur évaluation des risques et leurs décisions de planification de vol au sein de la FIR de Pyongyang (ZKKP). Risque potentiel découlant de tirs de missiles balistiques sans préavis.

5.9 Arabie Saoudite – Niveau 2 – Émis le 11 mars 2021

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE EN ARABIE SAOUDITE. Il est conseillé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de tenir compte de toutes les informations relatives aux risques potentiels dans leurs évaluations des risques et leurs décisions de planification de vol à l'intérieur de la FIR Jeddah (OEJD), et de ne pas entrer dans la zone sud-ouest de la FIR OEJD, dans laquelle les règles ESCAT (Emergency Security Control of Air Traffic) peuvent être activées par NOTAM des autorités saoudiennes. Risque potentiel lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.10 Somalie – Niveau 2 – Émis le 9 février 2021

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE EN SOMALIE. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de maintenir un niveau de vol égal ou supérieur au FL260 dans la FIR de Mogadiscio (HCSM). Risque potentiel lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.11 **Syrie – Niveau 2 – Émis le 9 février 2020**

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE EN SYRIE. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans la FIR de Damas (OSTT), et de tenir compte de tous les renseignements sur les risques potentiels dans l'évaluation des risques et les décisions de planification de vol lorsqu'ils opèrent dans l'espace aérien situé à moins de 200 NM de la FIR OSTT. Risque potentiel lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.12 **Ukraine – Niveau 3 – Émis le 24 février 2022**

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE EN UKRAINE. Il est interdit aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada d'entrer dans les FIR :

- Dnipropetrovsk (UKDV), Kiev (UKBV), Lviv (UKLV), Odesa (UKOV) et Simferopol (UKFV), dans l'espace aérien de l'Ukraine ;
- FIR Rostov (URRV), dans l'espace aérien de la Russie ; et
- d'opérer à moins de 200 nm des limites de FIR UKDV et FIR UKBV dans FIR Moscou (UUWV).

Risque potentiel lié aux armes anti-aériennes et aux opérations militaires.

5.13 **Yémen – Niveau 2 – Émis le 9 février 2021**

SÉCURITÉ – SITUATION DANGEREUSE AU YÉMEN. Il est recommandé aux exploitants aériens canadiens et aux propriétaires d'aéronefs immatriculés au Canada de ne pas entrer dans la FIR Sana'a (OYSC), au nord-ouest de la ligne créée par les points de cheminement PAKER-ORBAT-NORMA sur la route aérienne UT702. Risques potentiels lié aux armes anti-aériennes.

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



André Baril
Directeur général, Sûreté aérienne



Nicholas Robinson
Directeur général, Aviation civile