

# TROISIÈME FORUM SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

Rapport

6-7 juin 2023



Ministry of Infrastructure  
and Water Management  
of the Netherlands



Government  
of Canada

Gouvernement  
du Canada



## Table des matières

|   |    |
|---|----|
| 1. Présentation générale.....   | 3  |
| 1.1 Le Forum sur la sécurité aérienne.....  | 3  |
| 1.2 Les organisateurs .....   | 4  |
| 1.3 Le format.....  | 4  |
| 1.4 Les présentateurs, modérateurs, panélistes et animateurs .....                                | 5  |
| 1.5 Les participants .....  | 6  |
| 2. Sommaire du contenu.....   | 7  |
| 2.1 Séance d'ouverture.....   | 7  |
| 2.2 Première séance – La phase pré-conflit : prévention par les précautions .....                 | 9  |
| 2.3 Deuxième séance : Phase de conflit – Surveiller la posture de risque .....                    | 13 |
| 2.4 Troisième séance : Phase post-conflit – Concilier la prise de décision et l'incertitude ..... | 16 |
| 2.5 Résumé de la première journée .....   | 18 |
| 2.7 Aperçu du jour 2 .....  | 18 |
| 3. En conclusion .....  | 20 |
| 3.1 Le message des co-présidents du SSCC.....   | 20 |
| 3.2 Les prochaines étapes.....  | 20 |
| 4. Appendices.....  | 21 |
| 4.1 Ordre du jour .....   | 21 |
| 4.2 Biographies .....   | 27 |





## Mot de bienvenue

Dans un monde toujours plus interconnecté, l'industrie de l'aviation joue un rôle essentiel en réunissant les gens par-delà les frontières et en permettant à ces derniers de franchir de grandes distances. En tant que service fondamental, le transport aérien est devenu un moyen de connexion indispensable, favorisant la croissance économique, les échanges culturels et la compréhension humaine. Toutefois, cette connectivité vitale n'est pas sans faille, car le secteur de l'aviation est exposé à toute une série de risques en matière de sécurité et de sûreté, notamment lorsqu'il est question de conflits armés et de tensions géopolitiques. C'est pour relever directement ces défis que les participants au troisième Forum pour la sécurité aérienne se réunissent; cette tribune est également un bel exemple d'engagement et de collaboration à l'échelle internationale.

L'objectif premier de l'initiative sur la sécurité aérienne est de rendre le transport aérien plus sûr à l'échelle mondiale en identifiant et en comblant les lacunes dans l'approche du secteur de l'aviation civile à l'égard des zones de conflit. Avec la montée des tensions politiques qui augmente le risque d'incidents, l'impératif d'être proactif plutôt que réactif est aujourd'hui plus important que jamais. Ce forum a fait ressortir l'ambition et la détermination collectives de faire progresser la maturité de l'organisation et ses réalisations collaboratives, en canalisant la bonne volonté des nations vers un paysage aéronautique plus sécuritaire et mieux contrôlé.

Le gouvernement des Pays-Bas, le gouvernement du Canada et le Comité consultatif sur la sécurité aérienne tiennent à remercier les participants, les présentateurs et les animateurs de leur participation active et de leur engagement à faire progresser l'Initiative sur la sécurité aérienne.

## 1. Présentation générale

### 1.1 Le Forum sur la sécurité aérienne

Le Forum sur la sécurité aérienne continue d'être le seul événement mondial exclusivement consacré à l'amélioration des processus visant à mieux gérer les risques partagés que les zones de conflit font peser sur les opérations de l'aviation civile mondiale.

Cette troisième édition du Forum aura été un événement hybride qui a permis une participation à la fois en personne et virtuelle. Le Forum a rassemblé des États, des organisations internationales et l'industrie mondiale de l'aviation civile pour partager les meilleures pratiques et les défis en matière de gestion des risques dans les zones de conflit. Le thème de cette année était « *Moving Towards Preventative Conflict Zone Risk Management Practices* » (Vers des pratiques de gestion préventive des risques dans les zones de conflit), s'appuyant sur les acquis des précédents forums. Les participants ont pu discuter avec un large éventail de leurs homologues internationaux pour prendre connaissance des meilleures pratiques et des défis liés aux méthodes de gestion des risques dans les zones de conflit.





Le Forum a également été l'occasion pour l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de souligner la publication prochaine de la troisième édition du document 10084, *Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit*. Tous les États membres de l'OACI ont été invités à examiner et à adapter ce document pour donner des recommandations actualisées à la communauté mondiale de l'aviation civile.

Les co-présidents du Comité consultatif sur la sécurité aérienne (SSCC pour *Safer Skies Consultative Committee*) ont exposé leurs visions de la marche à suivre pour faire progresser l'Initiative sur la sécurité aérienne.

## 1.2 Les organisateurs

Le Forum a été organisé conjointement par Transports Canada et par le ministère néerlandais de l'Infrastructure et de la Gestion des eaux. Le comité d'organisation binational souhaite exprimer sa gratitude aux partenaires internationaux du SSCC qui ont contribué à l'élaboration et à la tenue de cet événement.

Nous tenons également à remercier les nombreux pays et acteurs de l'industrie qui ont accepté de consacrer leur temps et leur expertise en tant que modérateurs, animateurs ou panélistes.

## 1.3 Le format

Le troisième Forum sur la sécurité aérienne s'est tenu les 6 et 7 juin 2023. Avec l'allègement des restrictions imposées par la pandémie, une participation en personne a été pour la première fois offerte dans les locaux du ministère de l'Infrastructure et de la gestion des eaux, à La Haye, aux Pays-Bas. Une option de participation virtuelle a également été offerte pour le premier jour, afin d'encourager une large participation mondiale.

La séance d'ouverture du 6 juin a débuté à 13 heures locales (Europe centrale) pour permettre aux participants virtuels des différents fuseaux horaires d'y contribuer. Cette rencontre a duré une heure.

L'ordre du jour des séances techniques suivantes du premier jour comprenait trois rencontres d'une durée de 60 à 75 minutes, y compris le temps consacré aux questions du public et à la discussion. Elles étaient animées par un modérateur et des experts du domaine.

La plateforme de l'événement virtuel a été conçue par Engagez pour que les participants en ligne puissent suivre les débats en direct, poser des questions et faire des commentaires en temps réel, le tout retransmis par le modérateur. Pour améliorer l'expérience virtuelle, les participants avaient accès aux biographies complètes des présentateurs et aux documents relatifs à la séance qui se trouvaient dans la section « Ressources » de la plateforme de l'événement.





L'ordre du jour de la deuxième journée était consacré à un exercice sur table qui s'est déroulé au ministère de l'infrastructure et de la gestion des eaux, à La Haye. Cet exercice interactif n'était accessible qu'aux participants présents sur place. Les animateurs ont travaillé avec des groupes de participants pour identifier, à partir de leurs positions respectives, l'approche qu'ils adopteraient pour la gestion des zones de conflit sur la base d'un scénario fictif et en mettant en pratique les concepts discutés au cours de la première journée.

Pour ceux qui n'avaient pas pu assister aux séances du 6 juin, ou pour les participants qui souhaitaient revoir les présentations et les discussions, toutes les séances ont été enregistrées et peuvent être consultées dans la section « Séances à la demande » de la plateforme Engagez.

L'ordre du jour du troisième Forum sur la sécurité aérienne est disponible dans la [section Annexes](#) de la plateforme.

#### 1.4 Les présentateurs, modérateurs, panélistes et animateurs

La séance d'ouverture a été conduite par le maître de cérémonie, Richard Ossendorp, *Représentant du Royaume des Pays-Bas auprès de l'OACI*. Les allocutions ministérielles ont été prononcées par :

**L'honorable Mark Harbers**, ministre de l'infrastructure et de la gestion des eaux des Pays-Bas

**L'honorable Omar Alghabra**, ministre des Transports du Canada

**L'honorable Onesimus Kipchumba Murkomen**, secrétaire de cabinet, ministère des routes et des transports du Kenya

L'honorable Omar Alghabra n'ayant pu être présent en personne à La Haye, il a présenté ses remarques par vidéo en direct d'Ottawa, au Canada. Parmi les autres orateurs de marque, on peut citer :

**Dominic Rochon**, *sous-ministre adjoint, Transports Canada*

**Salvatore Sciacchitano**, *président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)*

**Sylvain Lefoyer**, *directeur adjoint, sûreté et facilitation de l'aviation, Bureau du transport aérien de l'OACI*

**Piet Ploeg**, *président du conseil d'administration de la fondation sur la destruction du vol MH 17*

**Kourosch Doustshenas**, *président et porte-parole, comité des relations avec le gouvernement et les intervenants de l'Association des familles des victimes du vol PS752*





Le premier jour, le Forum a accueilli un groupe d'éminents panélistes et modérateurs qui ont apporté leur expertise variée aux discussions. Le deuxième jour, consacré à l'exercice sur table, a débuté par une séance plénière suivie de la formation de petits groupes de discussion guidés par deux animateurs qui les ont encadrés tout au long de l'exercice.

Pour les biographies consulter la [section Annexes](#).

## 1.5 Les participants

L'un des objectifs du troisième Forum était d'élargir la représentation régionale des participants (tant les panélistes que le public). Cet objectif a été atteint puisque l'événement a réuni quelque 260 experts de plus de 50 pays, dont certains provenaient d'États qui connaissent actuellement des conflits sur leur territoire ou à proximité de leurs frontières. Toutes les parties du monde étaient représentées, apportant l'étendue et la diversité des expériences et de l'expertise de la communauté mondiale de l'aviation civile. Ce Forum sur la sécurité aérienne aura été la première occasion d'offrir une composante de contact direct, ce qui a été bien accueilli puisque plus d'une centaine de délégués se sont déplacés à La Haye pour y participer en personne.



## 2. Sommaire du contenu

### 2.1 Séance d'ouverture

Le maître de cérémonie a présenté les distingués délégués qui ont prononcé leurs allocutions d'ouverture, et a souhaité la bienvenue à tous les participants au 3e Forum sur la sécurité aérienne. Il a rappelé que les progrès réalisés à ce jour dans le cadre de cette initiative sont encourageants, mais qu'il est nécessaire de poursuivre les efforts pour combler les lacunes restantes. L'honorable Mark Harbers et l'honorable Omar Alghabra ont prononcé leurs allocutions d'ouverture, souhaitant la bienvenue aux participants du 3e Forum sur la sécurité aérienne. Ensuite, les invités de marque Dominic Rochon, *sous-ministre adjoint à Transports Canada*, et Salvatore Sciacchitano, *président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale*, ont abordé des questions importantes soulignant ce qui a été accompli jusqu'à présent, tout en insistant sur les raisons essentielles pour lesquelles un forum de cette nature est encore nécessaire.

Sylvain Lefoyer, *directeur adjoint, sûreté et facilitation de l'aviation, Bureau du transport aérien de l'OACI*, a brossé un aperçu général des changements envisagés dans la troisième édition du document 10084 en exprimant sa gratitude pour les diverses contributions techniques fournies par plusieurs régions de l'OACI.

Ce travail étant par nature international, les exploitants d'aéronefs doivent souvent prendre en compte des informations provenant des autorités de l'aviation civile qui leur sont présentées de manière très différente. Le document mis à jour contiendra des orientations sur l'importance des définitions et des systèmes de classification pour caractériser les niveaux de risque, ainsi qu'un modèle pour une communication cohérente des niveaux de risque et d'atténuation.

Cet exercice complexe de révision devrait produire une version qui sera publiée en octobre 2023.

#### Dans leurs propres termes...

*Les Pays-Bas sont fermement déterminés à apporter une contribution significative. Nous le devons aux familles et aux amis qui ont perdu leurs proches lors de la tragédie du vol MH17 en 2014 et du vol PS752 en 2020. Les années ont passé et nous sommes toujours aussi déterminés à faire en sorte qu'une telle tragédie ne se reproduise plus jamais.* | [L'honorable Mark Harbers, ministre de l'infrastructure et de la gestion des eaux des Pays-Bas](#)

*L'initiative sur la sécurité aérienne reste une priorité pour le gouvernement du Canada. En effet, le besoin urgent de mesures préventives et de coopération en matière de sécurité des transports aériens n'a fait que s'amplifier. J'invite toutes les parties présentes aujourd'hui à poursuivre leurs efforts dans un esprit de collaboration.* | [L'honorable Omar Alghabra, ministre des Transports du Canada](#)

*Nous tous qui sommes réunis aujourd'hui à l'occasion de cet événement, nous avons une occasion exceptionnelle et d'une importance cruciale d'accélérer la dynamique politique et l'échange d'expertise technique en vue de favoriser la coopération mondiale qui sous-tendra la mise en œuvre de l'initiative sur la sécurité aérienne. On ne saurait trop insister sur l'importance pour l'OACI de s'attaquer aux risques que posent les zones de conflit et je me réjouis de l'occasion qui m'est offerte de m'entretenir*

avec vous et de réitérer le soutien indéfectible de l'OACI à votre travail. | **Salvatore Sciacchitano**,  
Président du Conseil de l'OACI

*En réunissant un large éventail de partenaires, ce Forum constitue une plateforme mondiale idéale pour partager les meilleures pratiques et travailler ensemble. Maintenant que l'initiative sur la sécurité aérienne est bien établie, nous pouvons nous concentrer sur l'adoption et la mise en œuvre. En promouvant et en communiquant notre travail, nous pouvons renforcer la capacité de la communauté mondiale de l'aviation civile à intégrer les concepts clés dans les pratiques quotidiennes.* | **Dominic Rochon**, Sous-ministre adjoint, Transports Canada, Canada

*Le travail de l'OACI à cet égard ne s'arrêtera pas avec la publication de la nouvelle édition du Doc 10084; nous avons entendu l'appel à des activités de renforcement des capacités et de soutien à la mise en œuvre pour rendre opérationnel ce matériel existant. Je suis heureux de vous informer que des activités de sensibilisation et un projet de soutien de son déploiement sont d'ores et déjà à l'étude.* | **Sylvain Lefoyer**, directeur adjoint, sûreté et facilitation de l'aviation, Bureau du transport aérien de l'OACI

*Ce problème n'est ni l'apanage des pays en développement, ni celui des pays développés, il nous concerne tous. J'ai le plaisir d'annoncer que le Kenya accueillera le quatrième Forum sur la sécurité aérienne dans le courant du premier trimestre de l'année 2025... Nous espérons qu'en accueillant cette conférence, nous donnerons l'occasion à nos voisins d'Afrique de contribuer à la mise en place d'une coalition encore plus vaste.* | **L'Honorable Onesimus Kipchumba Murkomen**, secrétaire de cabinet, ministère des routes et des transports du Kenya

Cette séance s'est terminée par un poignant rappel de l'aspect humanitaire de l'initiative sur la sécurité aérienne et de l'importance de bien gérer l'espace aérien international pour prévenir les tragédies plutôt que d'y répondre. En hommage aux victimes et aux familles touchées par la tragédie du vol 17 de Malaysia Airlines (MH17) et celle du vol 752 d'Ukraine International Airlines (PS752), ces remarques préenregistrées ont été aimablement fournies par **Piet Ploeg**, président du conseil d'administration de la fondation sur la destruction du vol MH 17, et **Kourosh Doustshenas**, président et porte-parole du comité des relations avec le gouvernement et les intervenants de l'Association des familles des victimes du vol PS752.

## 2.2 Première séance – La phase pré-conflit : prévention par les précautions

La première séance s'est concentrée sur les meilleures pratiques et les d'identification et d'atténuation des risques associés à une situation de tensions exacerbées avant qu'un véritable conflit n'éclate. Les experts ont partagé des perspectives variées sur la phase pré-conflit et ont répondu aux questions et commentaires des participants virtuels et en personne sur les mesures de précaution à prendre lorsque les risques ne sont pas encore pleinement identifiés.

### **Modérateur**

**Sylvain Lefoyer**, *directeur adjoint, sûreté et facilitation de l'aviation, Bureau du transport aérien, Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).*

### **Panélistes**

**Kojiro Osaki**, *directeur, service Sûreté et Promotion de la sécurité de Japan Airlines (JAL)*

**Joost Rooijackers**, *coordonateur national de la sûreté et du contre-terrorisme (NCTV), ministère de la Justice et de la Sûreté, Pays-Bas*

**Jane Spicer**, *chefe du service de menace de sécurité, risques et renseignement, Qantas Airways*

### **Résumé des discussions**

Chaque jour, des vols se déroulent à destination, en provenance, au-dessus et autour des zones de conflit réelles ou naissantes. Des lignes directrices et des stratégies sont nécessaires pour garantir la sécurité et la sûreté des opérations aériennes dans une situation potentiellement instable ou sujette à des conflits.

### ***Les indicateurs de conflit***

Des éléments d'information spécifiques, des points de données, des événements ou des tendances peuvent donner un aperçu de l'état potentiel d'une situation. Les panélistes ont d'abord discuté des indicateurs que leurs organisations surveillent lorsqu'elles recherchent des signes de développement d'un conflit potentiel. Quelques exemples évidents ont été identifiés :

- les tensions politiques;
- la rupture de pourparlers en cours;
- la montée d'une rhétorique belliqueuse;
- l'accumulation d'armements.

Les panélistes ont expliqué comment certains indicateurs peuvent être significatifs pris isolément, alors que d'autres sont moins remarquables en soi, mais deviennent plus significatifs avec l'accumulation d'autres indicateurs, ou en combinaison avec d'autres facteurs ou tendances.

Il faut savoir que les conflits sont souvent dus à des tensions sous-jacentes entre différents groupes ou acteurs au sein d'un même État; ces tensions peuvent couver pendant un certain temps avant qu'un événement catalyseur ne déclenche l'escalade des hostilités. Il est donc essentiel d'avoir une bonne compréhension du contexte historique et des conflits antérieurs dans la région ou dans le pays en cause. C'est ainsi que les analystes peuvent identifier des schémas, des causes profondes et des signes avant-coureurs pouvant révéler la probabilité d'une évolution de la tension vers un conflit à part entière. Même lorsque les indicateurs sont clairs, le défi de l'analyse consiste à déterminer le moment où se situe le point de basculement vers un conflit. Il a été souligné que la nuance est essentielle lors de l'interprétation des données; les indicateurs peuvent être analytiques, contextuels et intuitifs dans l'environnement des opérations.

### ***Les meilleures pratiques***

La diversité des expériences des panélistes montre bien à quel point les processus d'analyse varient en fonction de la situation géographique, des ressources et de l'expérience de chacun.

Par exemple, après la destruction du vol MH17 (juillet 2014), les Pays-Bas ont pris des mesures pour réorganiser leurs méthodes de gestion pour des conflits émergents. Le gouvernement néerlandais a conclu un accord officiel avec les transporteurs aériens nationaux affirmant l'engagement de toutes les parties à partager toutes les informations disponibles, y compris les renseignements et les données non publiques. Des groupes d'experts nationaux ont été constitués, comprenant des représentants des ministères néerlandais de la justice et de la sécurité, des affaires étrangères, des infrastructures et de la gestion des eaux, de la défense, de l'intérieur, et des compagnies aériennes.

Les informations sont également partagées au niveau de l'Union européenne car les conflits potentiels ont des implications régionales plus larges. Pour s'assurer que les renseignements essentiels parviennent rapidement aux décideurs, un groupe d'experts (niveau opérationnel) et un groupe de coordination (au niveau supérieur - qui, outre les représentants des groupes d'experts mentionnés, compte également un représentant de l'association néerlandaise des pilotes de ligne) ont été mis en place. Le groupe d'experts peut réagir rapidement, en se réunissant pour partager des informations et discuter des signes d'un conflit émergent; une telle coopération est cruciale pour gérer efficacement les crises, en permettant une réponse rapide et efficace. Ce processus repose entièrement sur un investissement mutuel dans la confiance.

### ***Évaluer l'information de sources ouvertes***

Les experts de tout le panel utilisent des informations de source ouverte dans le cadre de leurs activités, même s'ils reconnaissent qu'en l'absence d'une stratégie claire, il peut être difficile de faire le tri dans les grandes quantités d'informations accessibles au public.

En matière de risques les conseillers partagent une méthode efficace qui consiste à faire un suivi constant sur la « question centrale » dans les régions instables, ce qui permet de rationaliser l'analyse des flux d'informations provenant de sources ouvertes et de se concentrer sur les renseignements qui ont une réelle incidence sur les activités des transporteurs aériens.

Il est donc suggéré que les analystes se concentrent sur les aspects suivants lorsqu'ils analysent une abondance d'informations provenant de sources ouvertes :

- Les capacités des missiles sol-air et les buts des groupes qui les détiennent et n'obéissent pas à la hiérarchie étatique. Les buts sont l'aspect le moins clair dans un tel scénario, mais le risque d'utilisation non contrôlée est très préoccupant.
- Les États qui procèdent à des essais de missiles ou à des activités de démonstration de force, créent un niveau d'imprévisibilité rendant plus aléatoire, d'un point de vue analytique, de prédire avec un certain niveau de confiance les implications de sûreté et de sécurité.
- Comprendre les objectifs des acteurs du conflit, tels que :
  - les intentions en matière de cibles, ce qui contribue à une meilleure appréciation des risques et des implications du rôle de ces missiles dans différents contextes;
  - l'intention stratégique, qui consiste à considérer les calculs coûts-bénéfices du point de vue des acteurs et à analyser leur rhétorique et leurs déclarations publiques pour en déduire leurs intentions.

### ***Les mesures d'atténuation des risques***

Il est important que les décisions en matière d'atténuation soient prises sur la base des informations les plus récentes et les plus précises disponibles; il est essentiel d'identifier les experts en la matière et d'établir la communication. Bon nombre des mesures utilisées par le groupe d'experts reflètent le document d'information du SSCC intitulé *Conflict Zone Airspace: Mitigation Strategy Inventory*.

Bien que des outils d'évaluation des risques similaires soient utilisés dans la communauté de l'aviation civile, le niveau de risque que les intervenants sont prêts à prendre peut varier en fonction d'une série de facteurs, notamment l'accès à des renseignements fiables. Indépendamment des risques jugés acceptables, les participants ont convenu qu'il était essentiel de se tenir prêt à réagir et à s'adapter à l'évolution de l'environnement; des itinéraires de substitution et des plans de rechange sont nécessaires.

### ***Les défis***

Les ressources limitées représentent un grand défi pour les États et les transporteurs aériens. Faute d'un bon partage d'informations et s'il n'est pas possible de se procurer des informations exclusives, les acteurs concernés doivent s'appuyer uniquement sur des renseignements provenant de sources ouvertes. Comme on l'a vu précédemment, le fait de s'appuyer sur de grandes quantités d'informations en grande partie non vérifiées est problématique pour gérer les opérations aériennes au-dessus ou à proximité de zones potentiellement instables ou sujettes à des conflits.

Même s'il y a assez de conseillers experts internes pour analyser et synthétiser les informations, les barrières linguistiques posent un problème dans certaines régions, car les informations sont souvent reçues en anglais. Les compagnies aériennes et les gouvernements ont besoin de lignes de communication plus directes pour une collaboration efficace.

### ***Les occasions***

Si la première journée a mis en évidence le contraste entre les processus des différents panélistes, elle a aussi montré clairement que leurs exigences étaient les mêmes : obtenir autant d'explications, de justifications et de contextes que possible au cours de la phase qui précède le conflit. Pour y parvenir, les panélistes et les participants ont été unanimes dans la définition d'une occasion clé : mettre à profit les relations en personne. Le caractère présentiel des rencontres au sein du Forum donne le temps et l'espace nécessaires pour jeter les bases de relations de confiance et d'une meilleure communication.

## 2.3 Deuxième séance : Phase de conflit – Surveiller la posture de risque

### **Modérateur**

**Nicholas Robinson**, *sous-ministre adjoint délégué Transports Canada, Canada*

### **Panélistes**

**Michael Aomo**, *coordonateur en chef des systèmes de gestion de la sécurité, Autorité de l'aviation civile du Kenya*

**Ian Fowler**, *consultant en menaces et renseignement, Air New Zealand*

**Oleh Maslyukov**, *adjoint au service Aviation, Programme alimentaire mondial*

**Maximilian Merz**, *chef de l'unité d'évaluation des menaces et des risques, Bureau fédéral du transport aérien, Allemagne*

### **Résumé des discussions**

Les zones de conflit ne sont pas statiques. Les décisions antérieures doivent être actualisées en fonction de l'évolution du conflit (nouvelles capacités, mouvements d'armes, etc.). Les experts du groupe ont discuté des meilleures pratiques en matière d'évaluation continue des risques liés aux tensions accrues pendant un conflit, et de la préparation des étapes suivantes.

### ***Vols humanitaires***

La séance débute par un bref dialogue avec Oleh Maslyukov du Programme alimentaire mondial (PAM). Il explique que la gestion des vols humanitaires dans les zones de conflit nécessite une approche nuancée, compte tenu des défis et des risques uniques associés à ces opérations. Le PAM est l'une des plus grandes agences humanitaires et fournit une aide d'urgence dans des endroits où les combats sont actifs et dont l'accès est difficile. L'objectif des vols du PAM est donc très différent de celui des compagnies aériennes commerciales pour lesquelles il s'agit d'offrir des déplacements aériens en échange d'un revenu. Le transport humanitaire nécessite une évaluation unique des risques en matière de sécurité aérienne et une stratégie active de déconfliction. La connaissance de la situation est essentielle pour que toutes les parties parviennent à une gestion précise de l'espace aérien dans la zone donnée et au moment donné.

### ***Maintenir un espace aérien sécurisé – Gérer l'information disponible***

Dans un scénario de conflit, les conseillers et les décideurs ont besoin de recevoir des données pertinentes, précises et surtout actuelles. Les transporteurs utilisent souvent des informations provenant de sources multiples, y compris de fournisseurs exclusifs. À proximité d'un conflit en cours, l'information doit circuler rapidement pour permettre la formulation d'une recommandation solide basée sur la tolérance au risque du transporteur et du gouvernement. Il a été noté que les données des fournisseurs de services sont souvent traitées et analysées en profondeur, ce qui peut avoir une incidence sur les délais de prise de décision ; il a été suggéré que lorsqu'un aéronef évolue à proximité de la zone de conflit, les opérateurs préfèrent recevoir rapidement une plus grande quantité de données brutes, plutôt qu'une quantité moindre d'informations prétraitées.

Certains États classent les informations reçues en deux catégories : statiques et dynamiques (les données statiques sont « fixes » et ne changent pas souvent, tandis que les données dynamiques sont évolutives et doivent être mises à jour en permanence). Pendant un conflit, lorsque les informations indiquent une augmentation du niveau de menace, une intervention tactique peut être nécessaire (retard ou annulation des vols, changement d'altitude, réacheminement ou retour à l'aéroport de départ). Les CAA des États les n'ont pas nécessairement le pouvoir d'empêcher les opérateurs de voler, mais elles doivent leur fournir

autant d'informations que possible pour aider leur prise de décision. Si le degré de risque ne peut être déterminé en raison d'un manque d'informations, les opérateurs sont encouragés à appliquer le principe de précaution.<sup>1</sup>

Si les ressources sont disponibles, la CAA d'un État peut assurer une surveillance quotidienne intense et donner des conseils en conséquence. Une évaluation complète des risques peut prendre jusqu'à deux semaines. En conséquence, lorsque les conflits évoluent, il est suggéré de procéder à une évaluation rapide des risques qui permettra de recommander une mesure dans l'heure qui suit. Les mesures sont considérées comme étant à court terme parce qu'elles sont continuellement réévaluées.

Durant un conflit actif, l'évolution rapide des informations influe sur la prise de décision; il est donc essentiel d'être prêt à « changer de vitesse ». Les transporteurs peuvent contrôler où et quand ils volent, les routes suivies et les systèmes avioniques utilisés, mais ils ne peuvent pas contrôler le conflit. C'est pourquoi les intervenants ont souligné l'importance d'être à l'aise dans la « zone grise », entre voler et attendre au sol, en fonction des mesures d'atténuation disponibles.

### ***Les défis***

Voler dans ou à proximité de zones de conflit crée des défis uniques; dans cette séance, les panélistes ont insisté sur certaines des difficultés auxquelles ils sont confrontés dans leurs rôles respectifs.

Lorsqu'un conflit imprévu se développe rapidement (comme au Soudan, en mai 2023), les informations ne parviennent pas toujours assez vite pour permettre une analyse en temps réel. Dans ce cas, les CAA pourraient combler les lacunes avec des rapports de renseignement fournis par d'autres États, ce qui dépend évidemment des relations établies, qui peuvent être limitées dans le cas de certains États.

Un autre problème est celui du manque d'infrastructures nécessaires à l'accueil des gros avions ayant besoin d'un aéroport de décollage. Les avions peuvent ne pas être en mesure d'atterrir si la piste, les voies de circulation et les aires de stationnement ne sont pas adaptées à leur taille ou à leur masse. La capacité de manutention au sol et la capacité des terminaux doivent également être prises en compte.

Les panélistes ont également signalé que l'atténuation d'un risque spécifique dans une zone de conflit peut aussi avoir des conséquences imprévues dans d'autres espaces aériens, ce qui pose un sérieux problème. Par exemple, si les vols sont déroutés pour éviter une zone de conflit, cela entraîne une pression accrue (nombre de vols) sur d'autres routes voisines et sur les services de contrôle de la circulation aérienne, ce qui peut créer un danger dans une zone qui est hors du conflit. Si un pays a émis une interdiction pour un espace aérien, les transporteurs étrangers opérant dans le cadre d'un accord de partage de code avec une compagnie aérienne de ce pays peuvent être confrontés à des problèmes supplémentaires à cause de l'interdiction.

Gérer l'évaluation de la menace ou du risque peut s'avérer particulièrement difficile lorsque les niveaux de menace ne sont pas clairs (c'est-à-dire pour les niveaux intermédiaires). Il est alors plus difficile de

---

<sup>1</sup> "Le « principe de précaution » consiste à suivre l'objectif de donner, dans le processus d'évaluation des risques, plus de poids aux scénarios incertains mais catastrophiques. Plutôt que la probabilité, ce sont les conséquences du risque qui doivent primer. Ce principe vise à garantir un niveau de protection plus élevé par une prise de décision préventive en cas de risque, axée sur la détection et l'évaluation précoces des incertitudes pour favoriser l'adoption de mesures proactives d'atténuation des risques. L'application du principe de précaution peut conduire à la décision de restreindre (temporairement) ou d'éviter une certaine région affectée par des risques supplémentaires pendant les périodes de tensions ou d'activités militaires accrues. (SSCC-IP/0003)

décider entre des mesures douces et une interdiction. Il n'est pas toujours utile d'examiner les actions d'un autre État ou d'un autre transporteur (c'est-à-dire les NOTAM), car il n'y a pas de garantie de transparence totale sur tous les aspects (partage des stratégies d'atténuation).

Pour le PAM, l'obtention d'une assurance, condition nécessaire mais complexe au lancement d'une mission humanitaire, constitue un défi et un point de blocage potentiel. Les compagnies d'assurance n'abordent pas l'évaluation des risques de la même manière que les transporteurs aériens et ne partagent pas les mêmes méthodologies. La présence d'autres acteurs et de nouvelles technologies (par exemple, les drones) peut encore compliquer la recherche d'une compréhension commune. En l'absence d'une approche cohérente, davantage de ressources sont nécessaires. Par exemple, lors du retrait des troupes internationales d'Afghanistan, aucune compagnie ni aucun propriétaire d'avion n'était disposé à amener un avion sur le tarmac de Kaboul. Le PAM a donc dû s'adresser directement au marché de l'assurance et au personnel restant à Kaboul pour obtenir des services au terminal.

### ***Exemptions de certaines interdictions***

Dans certains cas, les avions sont exemptés des restrictions de l'espace aérien, même lorsque les risques sont connus, comme dans le cas de vols d'aéronefs d'État ou d'opérations humanitaires. Dans ces cas, si l'État d'immatriculation accorde une dérogation à sa propre interdiction, l'analyse doit se fonder sur les mesures d'atténuation possibles à préciser. Si une situation imprévue survient, les opérateurs peuvent être amenés à traverser une zone réglementée quand il n'y a pas d'autre solution sûre. La planification d'une telle éventualité exige des considérations proactives plutôt que réactives. Par exemple :

- connaître les conditions des pays survolés;
- tenir à jour les coordonnées des autres opérateurs de la région ;
- connaître l'immatriculation de l'avion;
- rester en contact avec les ambassades, etc.

### **Les occasions**

En fin de séance, les panélistes ont identifié les possibilités d'améliorer l'action collective mondiale dans la gestion des zones de conflit en cours. Parmi ces possibilités, on peut citer :

- s'aligner sur les meilleures pratiques, lorsque c'est approprié;
- rationaliser les processus entre les systèmes nationaux;
- optimiser le partage d'information et minimiser les doublons d'efforts;
- standardiser les méthodologies, en collaboration avec l'OACI;
- harmoniser les NOTAM et la langue au niveau international.

Les participants notent que la dynamique actuelle créée par l'examen du document 10084 de l'OACI offre une conjoncture propice à l'évolution des processus.

Le SSCC est un instrument clé qui permet de tirer parti de ces possibilités.

## **2.4 Troisième séance : Phase post-conflit – Concilier la prise de décision et l'incertitude**

### **Modérateur**

**Matthew Vaughan**, *directeur Sécurité de l'aviation, Association du Transport Aérien International*

### **Panélistes**

**Cmdt Haig Anyoni**, *directeur qualité, sécurité et environnement corporatif, Kenya Airways*

**Dominique Grass**, *directeur du service d'analyse des risques de l'aviation civile, directeur AVSEC et FAL France*

**Volodymyr Hromov**, *directeur adjoint du département AVSEC, responsable du service qualité et contrôle AVSEC - CAA Ukraine*

**Emiliano Lombardi**, *expert militaire principal en zones de conflit, Agence européenne de la sécurité aérienne*

### **Résumé des discussions**

La troisième séance a été consacrée aux étapes à suivre pour déterminer quand l'espace aérien réglementé peut être rouvert aux opérations aériennes civiles après la cessation des hostilités dans la zone de conflit. Le panel a donné un aperçu des meilleures pratiques, des acteurs avec lesquels collaborer et des mesures possibles à prendre avant de reprendre les opérations aériennes civiles à leur niveau d'avant le conflit.

La séance a débuté par un exposé sur les menaces que les missiles portatifs de défense antiaérienne et les armes utilisables à distance font peser sur l'aviation civile dans la phase post-conflit. La guerre crée des conditions propices à l'accumulation d'armes, qui ensuite échappent souvent au contrôle de l'État. Les précédents historiques indiquent qu'un niveau substantiel de prolifération d'armes se produit au cours d'un conflit. C'est pourquoi il est recommandé de prendre des mesures proactives, ce qui implique d'avoir la capacité de mener une évaluation appropriée des risques. La Cellule d'analyse des risques française (PARAC) a élaboré une formation pour appuyer le renforcement des capacités techniques et d'adaptation dans ce domaine; cette dernière a été pilotée avec l'autorité de l'aviation civile polonaise en juillet 2023.

Les participants et les autres panélistes ont été honorés d'entendre Volodymyr Hromov, qui s'est joint au groupe par l'intermédiaire d'un flux vidéo en direct de l'Ukraine. Alors que la guerre contre la Russie se poursuit, l'espace aérien ukrainien reste fermé. Toutefois, les transporteurs nationaux continuent d'opérer dans d'autres pays, y compris dans des zones à haut risque. C'est pourquoi l'autorité de l'aviation civile continue de procéder quotidiennement à une analyse des risques.

Pour faire la transition de la phase de conflit et la phase post-conflit, le processus ukrainien aura besoin d'indicateurs clairs démontrant que la guerre ouverte a cessé. Par exemple :

- publication de rapports officiels et de déclarations attestant la cessation des opérations militaires;
- abolition de la loi martiale;
- annulation des restrictions de l'espace aérien; ou bien
- abaissement du niveau de risque par des agences nationales et des organisations internationales.

Il faudra également que deux organes de renseignement confirment la réduction du risque. La procédure de réouverture ne prendra pas moins de 4 à 6 mois, car il est essentiel de déterminer si la stabilité persiste au jour le jour.

L'équipe de sécurité kenyane et l'Agence européenne de la sécurité aérienne évaluent de la même manière les éléments de capacité et d'intention au jour le jour; il est cependant difficile de déterminer à quoi ressemblera la transition vers l'après-conflit. Le cadre de l'AESA comprend l'analyse de la situation politique, des troubles sociaux, du calendrier religieux, du risque de menace (défense aérienne, patrouilles aériennes, frappes aériennes, événements prolongés) et de la capacité du pays à gérer l'espace aérien d'un point de vue opérationnel. Le processus de l'AESA soutient les évaluations communes des risques au niveau de l'UE sous la direction du groupe intégré d'évaluation des risques de sûreté aérienne de l'UE. Ce groupe est présidé par la Commission européenne et permet l'échange d'informations pertinentes (ouvertes et classifiées) entre les États membres de l'UE, le Service européen pour l'action extérieure (SEAE) et l'AESA.

Les panélistes expliquent que la fermeture d'un espace aérien est généralement une opération relativement rapide, alors que la décision de rouvrir l'espace aérien prend du temps et est souvent complexe, en particulier lorsqu'il s'agit d'une décision collective. Par exemple, l'AESA dispose d'une note d'information sur l'Arabie saoudite en vigueur depuis octobre 2022. Depuis lors, un cessez-le-feu a été mis en place au Yémen, aucun incident d'espace aérien n'a affecté le pays, la gestion du trafic aérien de l'Arabie saoudite a été jugée efficace et les relations diplomatiques entre l'Arabie saoudite et l'Iran ont été rétablies. Pour ces raisons, une proposition de réouverture de l'espace aérien a été présentée au groupe d'évaluation des risques de l'UE. Toutefois, les membres du groupe ayant soulevé d'autres préoccupations, la note d'information a été conservée et sera réexaminée régulièrement.

Pour prendre un exemple africain (en 2015), le Kenya a interrompu ses vols vers le Burundi en raison d'affrontements violents qui ont soudainement éclaté à Bujumbura (coup d'état manqué). Lors des évaluations de risques ultérieures, il s'est avéré difficile de déterminer si la situation s'était apaisée, car le gouvernement burundais était administré par des forces militaires. Dans ce cas, il aura fallu rétablir de bonnes relations bilatérales entre le Kenya et le Burundi, les présidents s'étant rencontrés face à face pour garantir à Kenya Airway un couloir aérien sécuritaire.

## 2.5 Résumé de la première journée

Les discussions reflétaient un engagement retentissant en faveur de l'action collective, et le SSCC est apparu comme un canal essentiel par lequel cet enthousiasme peut être canalisé. En favorisant la collaboration internationale, les États et les transporteurs aériens peuvent s'aligner sur les meilleures pratiques, en mettant en commun leurs connaissances et leurs ressources pour naviguer plus efficacement dans des paysages de sécurité complexes. Les participants et les panélistes ont tous exprimé la nécessité pour la communauté de l'aviation civile de promouvoir la normalisation internationale des méthodologies en s'engageant aux côtés de l'OACI. Ils ont également mentionné l'importance d'une harmonisation mondiale des NOTAM et de l'utilisation d'un langage commun pour améliorer l'efficacité et la précision de l'évaluation des risques. Des défis persistent cependant, qu'il s'agisse des obstacles au partage de l'information, soulignés par la nécessité de disposer d'informations pertinentes, précises et actuelles, ou de disparités indéniables dans l'accès aux renseignements.

## 2.7 Aperçu du jour 2

Pour la seconde journée du troisième Forum sur la sécurité aérienne, les participants en présentiel ont été invités à assister à un exercice sur table qui leur donnerait l'occasion d'appliquer les concepts explorés la veille à un scénario fictif de manière concrète et dynamique.

### Le format

La journée a commencé par un court briefing destiné à souligner les points clés du scénario et à expliquer le déroulement de la journée. Les participants ont reçu le scénario fictif avant l'événement, mais cette séance leur a donné le temps de poser des questions ou de demander des éclaircissements. Ensuite, les participants ont été répartis en cinq groupes de discussion avec une représentation équilibrée des secteurs et des régions.

Chaque groupe était piloté par une équipe d'animateurs qui abordaient des aspects successifs du scénario en donnant aux participants le temps d'assimiler les informations, de réfléchir à la ligne de conduite à adopter et de poser des questions ou d'obtenir des éclaircissements le cas échéant. Les annonces reflétaient les phases réelles d'un conflit en cours, et les participants étaient encouragés à se concentrer sur les actions et les activités correspondant à chaque phase.

Les participants s'engageaient activement dans la discussion en partageant leurs pensées et leurs idées sur la base de leurs expériences actuelles et passées, ainsi que de leurs connaissances théoriques des meilleures pratiques en matière de gestion des risques en zone de conflit.

### Les objectifs

L'exercice sur table du Forum aura été l'occasion pour les participants d'appliquer les recommandations existantes en matière de gestion des risques en zone de conflit, telles que les concepts SSCC explorés le premier jour et le document 10084 de l'OACI, dans le cadre d'un scénario fictif réaliste.

L'exercice était également destiné à créer un lieu d'échange de connaissances entre les participants de différentes origines, d'apprécier des environnements opérationnels variés et d'offrir des possibilités de renforcement des capacités. La partie en personne de l'événement a rendu cela possible en favorisant les échanges d'idées en direct entre les participants.

L'exercice devait également permettre au SSCC d'identifier les pratiques actuelles en matière de gestion des risques dans les zones de conflit, ainsi que les lacunes ou les défis qui devraient être abordés dans le cadre d'occasions futures de développement des capacités organisées par le Comité.

### Résumé du scénario

L'exercice de simulation portait sur un conflit se déroulant dans la région fictive de Bluver, où se rencontrent les États-nations du Royaume de Bleu et de la République d'Argent. Les relations entre les deux pays sont marquées par une paix précaire et des conflits sporadiques, avec un désaccord de longue date sur la propriété d'une région riche en ressources naturelles le long de leur frontière commune.

Un bref affrontement a eu lieu en 2022, lorsque des tensions diplomatiques ont donné lieu à des opérations de part et d'autre de la frontière. Bien que le conflit ait été de courte durée, il a fait de nombreuses victimes et a causé des dommages aux infrastructures des deux nations. Avec l'entrée en vigueur d'un cessez-le-feu, une paix précaire s'est installée dans la région de Bluver, accompagnée d'une période de désescalade rapide de l'activité militaire. Cela a permis aux deux pays de rouvrir leur espace aérien respectif et de reprendre les services commerciaux transfrontaliers et les opérations de trafic aérien.

Toutefois, les tensions ont persisté dans les zones contestées et des groupes rebelles mécontents des termes du cessez-le-feu se sont formés de part et d'autre de la frontière. Alors que la rhétorique devenait de plus en plus agressive, des incidents transfrontaliers ont entraîné une nouvelle période de violence qui a créé de l'incertitude et augmenté les risques dans la région de Bluver.

### Commentaires sur l'exercice

Les commentaires sur l'exercice de simulation ont généralement été très positifs. Les participants ont apprécié les discussions en petits groupes, qui facilitent une participation active à la conversation. Il a également été noté que la large représentation des individus (au niveau régional et dans l'ensemble du secteur de l'aviation civile) a entraîné une conversation bien argumentée, avec des perspectives diversifiées. Bien que fictif, le scénario a été jugé réaliste et reflète bien l'évolution actuelle des conflits dans le monde actuel.

Les participants ont fait valoir que le scénario pourrait être raccourci, avec moins d'étapes, pour permettre de mieux se concentrer sur les aspects les plus importants de l'exercice. Le SSCC étudiera attentivement les commentaires des participants sur le scénario, car il est prévu de réutiliser l'exercice de table pour de futures sessions de développement des capacités.

## 3. En conclusion

### 3.1 Le message des co-présidents du SSCC

À la conclusion du troisième Forum sur la sécurité aérienne, il a été annoncé que l'événement se tiendra désormais tous les deux ans; le quatrième aura donc lieu en 2025. La période à venir permettra au SSCC de se concentrer sur le développement de sa capacité globale à gérer les risques des zones de conflit de manière plus approfondie, notamment en recherchant d'autres occasions plus ciblées de rencontrer la communauté.

À court terme, le SSCC entend se concentrer sur les éléments suivants :

- Développer des approches innovantes pour l'évaluation des risques en zone de conflit, comme le recommande le rapport 2021 du comité de la sécurité néerlandais. Ces travaux, qui s'ajoutent aux outils déjà élaborés par le SSCC, constitueront la base de l'objectif d'appuyer les efforts de renforcement des capacités.
- Travailler en étroite collaboration avec l'OACI pour que les outils fondamentaux soient largement diffusés et que les meilleures pratiques de gestion des risques en zone de conflit soient intégrées dans les pratiques quotidiennes de tous les acteurs du secteur de l'aviation.
- Poursuivre les efforts pour partager sans délai les informations sur les conflits émergents ou en cours d'évolution.
- Collaborer avec l'OACI pour établir des pratiques formelles et normalisées en matière de gestion des risques dans les zones de conflit, afin de garantir la sécurité et la sûreté des opérations de l'aviation civile dans le monde entier.

Le SSCC est un petit comité, mais il s'efforce d'inclure des perspectives aussi larges que possible et de collaborer avec tous les intervenants au sein de la communauté diversifiée de l'aviation civile. Cette initiative continuera à rassembler la communauté de l'aviation civile autour d'un objectif commun : rendre notre ciel plus sûr grâce à l'innovation, la collaboration et la solidarité des acteurs.

### 3.2 Les prochaines étapes

Le troisième Forum sur la sécurité aérienne, organisé en partie par le SSCC, a offert une excellente occasion aux autorités de l'aviation civile mondiale, à l'industrie et aux experts en gestion des risques dans les zones de conflit de se réunir pour partager leurs connaissances. En discutant de la marche à suivre, les panélistes sont tous tombés d'accord pour dire que la nature même de la gestion des risques ne permet pas d'obtenir une sécurité absolue; le travail évolue au fur et à mesure que les conflits surgissent et évoluent. L'initiative pour la sécurité aérienne repose sur le désir d'une action concertée; il est essentiel d'aborder ce travail vital comme un travail d'équipe dans lequel les nations et les transporteurs aériens améliorent collectivement la sécurité du transport aérien au-dessus et à proximité des zones de conflit.

## 4. Appendices

### 4.1 Ordre du jour

# TROISIÈME FORUM SUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE

*Vers des pratiques préventives de gestion des risques en zone de conflit*

JOUR 1 | LE MARDI 6 JUIN 2023

| HEURE<br>(HNEEC = UTC+2) | DESCRIPTION   |
|--------------------------|---|
| 11 h 30 à<br>12 h 45     | Repas de bienvenue  |
| SÉANCE D'OUVERTURE       |   |
| 13 h 00 à<br>13 h 50     | <p><b><u>Maître de cérémonie</u></b><br/>Richard Ossendorp, représentant du Royaume des Pays-Bas auprès de l'OACI.</p> <p><b><u>Discours d'ouverture</u></b><br/>L'honorable Mark Harbers, ministre de l'infrastructure et de la gestion des eaux des Pays-Bas<br/>L'honorable Omar Alghabra, ministre des Transports, Transports Canada, Canada<br/>Dominic Rochon, sous-ministre adjoint, Transports Canada, Canada<br/>Salvatore Sciacchitano, président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI),</p> <p><b><u>Mise à jour du Doc 10084</u></b> (Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit)<br/>Sylvain Lefoyer, directeur adjoint, sûreté et facilitation de l'aviation, Bureau du transport aérien de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)</p> <p><b><u>Honorer les victimes et leurs familles :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>– Kourosh Doustshenas, président et porte-parole, comité des relations avec le gouvernement et les intervenants de l'Association des familles des victimes du vol PS752</li><li>– Piet Ploeg, président du conseil d'administration de la fondation sur la destruction du vol MH 17</li></ul> |

|  |   |
|--|---|
|  | <p><b>Clôture</b><br/>Richard Ossendorp</p>   |
| <p><b>SÉANCE 1</b><br/><b>Phase pré-conflit : Prévention par les précautions</b></p> |   |
|  | <p><b>Maître de cérémonie</b><br/>Kas Beumkes, conseiller principal en politiques de l'aviation, ministère de l'infrastructure et de la gestion des eaux des Pays-Bas</p>   |
| <p>14 h 00 à<br/>15 h 00</p>   | <p>Cette séance invitera les participants à prendre part à une discussion sur les meilleures pratiques à adopter pour identifier et atténuer les risques associés à une situation de tensions accrues avant qu'un conflit ne se développe pleinement. Les panélistes experts partageront leurs diverses perspectives sur la phase pré-conflit et répondront aux questions et aux commentaires des participants virtuels et en personne sur les mesures de précaution à prendre lorsque les risques sont mal connus.</p> <p><b>Modérateur</b><br/>Sylvain Lefoyer, directeur adjoint, sûreté et facilitation de l'aviation, Bureau du transport aérien de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)</p> <p><b>Panélistes</b></p> <p><b>Kojiro Osaki</b>, directeur, service Sûreté et Promotion de la sécurité, Japan Airlines</p> <p><b>Joost Rooijackers</b>, coordinateur national de la sûreté et du contre-terrorisme (NCTV), ministère de la Justice et de la Sûreté, Pays-Bas</p> <p><b>Jane Spicer</b>, responsable du service de menace de sécurité, risques et renseignement, Qantas</p> <p><b>Questions et réponses</b></p> |
| <p>15 h 00 à<br/>15 h 30</p>   | <p><b>Pause</b></p>   |
| <p><b>SÉANCE 2</b><br/><b>Phase conflit : Surveiller la posture de risque</b></p>    |   |
| <p>15 h 40 à<br/>16 h 55</p>   | <p>Après avoir pris des mesures d'atténuation des risques initiaux d'un nouveau conflit, il convient de surveiller en permanence l'environnement de risque. Au cours de cette séance, un groupe d'experts discutera des meilleures pratiques en matière d'évaluation continue des risques associés aux tensions accrues durant le conflit, et de la préparation aux prochaines étapes. Les participants sont encouragés à interagir avec les panélistes en posant des questions et en faisant des commentaires sur la prévision, la prévention et la réponse aux menaces émergentes ou évolutives au cours de la phase de conflit.</p> <p><b>Modérateur</b><br/>Nicholas Robinson, sous-ministre adjoint délégué Transports Canada, Canada</p>  |

|   |  |
|---|--|
|   | <p><b>Dialogue avec Oleh Maslyukov, adjoint du service Aviation du Programme alimentaire mondial</b></p> <p><b>Panélistes</b></p> <p><b>Michael Aomo, coordinateur en chef des systèmes de gestion de la sécurité, Autorité de l'aviation civile du Kenya</b></p> <p><b>Ian Fowler, consultant en menaces et renseignement, Air New Zealand</b></p> <p><b>Oleh Maslyukov, adjoint au service Aviation, Programme alimentaire mondial</b></p> <p><b>Maximilian Merz, chef de l'unité d'évaluation des menaces et des risques, Bureau fédéral du transport aérien, Allemagne</b></p> <p><b>Questions et réponses</b></p>   |
| <p><b>17 h 00 à<br/>17 h 15</b></p>   | <p><b>Pause</b></p>  |
| <p style="text-align: center;"><b>SÉANCE 3</b></p> <p style="text-align: center;"><b>Phase post-conflit : Concilier la prise de décision et l'incertitude</b></p> |  |
| <p><b>17 h 20 à<br/>18 h 35</b></p>   | <p>Dans la phase post-conflit, il est nécessaire d'analyser l'environnement aérien et de réévaluer les menaces globales. Un panel d'experts partagera son point de vue sur la complexité de la prise de décision en phase post-conflit, lorsque les informations sur les risques potentiels sont fragmentaires et que l'environnement est instable. La discussion de bénéficiera des expériences partagées des participants en matière de prise de décision pendant la période de transition suivant immédiatement la fin d'un conflit.</p> <p><b>Modérateur</b></p> <p><b>Matthew Vaughan, directeur Sécurité de l'aviation, Association du Transport Aérien International (IATA)</b></p> <p><b>Dialogue avec Volodymyr Hromov, directeur adjoint du département AVSEC, responsable de l'unité qualité et contrôle AVSEC de la CAA d'Ukraine.</b></p> <p><b>Présentation : Dominique Grass, chef du service d'analyse des risques de l'aviation civile, Directeur AVSEC et FAL France</b></p> <p><b>Panélistes</b></p> <p><b>Capitaine Haig Anyoni : directeur qualité, sécurité et environnement corporatif, Kenya Airways</b></p> <p><b>Dominique Grass, chef du service d'analyse des risques de l'aviation civile (PARAC), directeur AVSEC et FAL France</b></p> <p><b>Volodymyr Hromov, directeur adjoint du département AVSEC, responsable de l'unité qualité et contrôle AVSEC de la CAA d'Ukraine</b></p> <p><b>Emiliano Lombardi, expert militaire principal en zones de conflit, Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)</b></p> <p><b>Questions et réponses</b></p> |

## CONCLUSION DE LA PREMIÈRE JOURNÉE

**18 h 35 à  
18 h 50**

Le présentateur conclura les discussions de la première journée en résumant les points clés qui ont été identifiés au cours des trois séances.  
Ce sera également l'occasion de poser toutes les questions qui n'auront pas été abordées au cours des sessions.

**Orateurs**

**André Baril**, *directeur général, sûreté de l'aviation*

**John Velho**, *directeur du programme de protection des passagers et des opérations de ciblage*

## JOUR 2 | LE MERCREDI 7 JUIN 2023

| HEURE<br>HNEEC = UTC+2)   | DESCRIPTION   |
|---|---|
| <b>EXERCICE SUR TABLE</b><br><b>Comparer les divers points de vue sur la gestion des risques en zone de conflit</b> |   |
| <b>10 h 00 à<br/>18 h 00</b>  | <p>Le deuxième jour sera l'occasion d'appliquer les concepts explorés le premier jour dans le cadre d'un scénario fictif, de manière concrète et dynamique. Après un exposé complet sur le scénario fictif, les participants sont répartis en petits groupes pour examiner et discuter des différents aspects du scénario. Les participants auront ainsi l'occasion de partager les meilleures pratiques ou les enseignements tirés de leurs expériences actuelles et passées.</p> <p>Un déjeuner et des collations et rafraîchissements seront proposés tout au long de la journée.</p> <p><b>Facilitateurs</b></p> <p><b>Russell Reil</b>, gestionnaire de programme pour les zones de conflit, Affaires internationales, Federal Aviation Administration (FAA)</p> <p><b>William Muldoon</b>, analyste principal, division Renseignement et Analyse des menaces ", programmes de sécurité nationale et de réponse aux incidents, sécurité et sûreté des marchandises dangereuses à la Federal Aviation Administration (FAA)</p> <p><b>Richard Cave</b>, chef Risques mondiaux et réponses, Stratégies et politiques de sûreté de l'aviation (ASSP), département des Transports du Royaume-Uni, et membre du Comité consultatif sur la sécurité aérienne</p> <p><b>Tom McMorrow</b>, conseiller politique, Risques mondiaux et Réponse, Direction de la Sécurité des transports, département des Transports du Royaume-Uni</p> <p><b>Valentine Sarnau</b>, coordinatrice de la Sécurité de l'Aviation, département fédéral suisse de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et des Communications, DETEC, Office fédéral de l'Aviation Civile (FOCA)</p> <p><b>Thierry Gachot</b>, chef division menaces sol-air, sol-sol et survol des zones de conflit, Autorité française de l'aviation civile, France</p> <p><b>Dominique Grass</b>, chef du service d'analyse des risques de l'aviation civile (PARAC), directeur AVSEC et FAL France</p> <p><b>Katie Buckley</b>, co-présidente du Comité consultatif sur la sécurité aérienne, cheffe du Bureau d'information sur les zones de conflit, Transports Canada</p> <p><b>Bianca Colatruglio</b>, directrice, Sécurité de l'Aviation et Conformité réglementaire</p> <p><b>Katharina Sick</b>, responsable de la Sécurité de l'Aviation et de la gestion des risques, Deutsche Lufthansa AG</p> |
| <b>10 h 00 à<br/>10 h 45</b>  | <b>Exposé général du scénario</b>   |

|                              |  |
|------------------------------|--|
|                              | <b>Modérateur: Matthew Vaughan</b> , <i>directeur Sécurité de l'aviation, Association du Transport Aérien International (IATA)</i>   |
| <b>10 h 45 à<br/>12 h 00</b> | <b>Discussion en petits groupes 1</b>  |
| <b>12 h 00 à<br/>13 h 30</b> | <b>Repas</b>   |
| <b>13 h 30 à<br/>14 h 45</b> | <b>Discussion en petits groupes 2</b>  |
| <b>14 h 45 à<br/>15 h 00</b> | <b>Pause santé</b>   |
| <b>15 h 00 à<br/>16 h 30</b> | <b>Discussion en petits groupes 3</b>  |
| <b>17 h 00 à<br/>18 h 00</b> | <b>Séance plénière finale</b><br><b>Modérateur: Nicholas Robinson</b> , <i>sous-ministre adjoint délégué Transports Canada, Canada</i>   |
| <b>CONCLUSION JOUR 2</b>     |  |
| <b>18 h 00 à<br/>18 h 10</b> | <b>Orateurs :</b> Co-présidents du Comité Consultatif sur la sécurité aérienne<br><b>Kas Beumkes</b> , <i>conseiller principal en politiques de l'aviation, ministère de l'infrastructure et de la gestion des eaux des Pays-Bas</i><br><b>Katie Buckley</b> , <i>cheffe du Bureau d'information sur les zones de conflit, Transports Canada</i> |
| <b>18 h 15</b>               | <b>Photographie de groupe</b>  |
| <b>Après la photo</b>        | <b>Réception</b>   |
|                              | <b>Note :</b> <i>cet ordre du jour est susceptible de changer</i>  |

## 4.2 Biographies

### CONFÉRENCIERS ET MAÎTRES DE CÉRÉMONIE

#### **L'honorable Mark Harbers** – *ministre de l'Infrastructure et de la gestion des eaux, Pays-Bas*



Mark Harbers a été nommé ministre de l'Infrastructure et de la Gestion de l'eau dans le quatrième gouvernement Rutte le 10 janvier 2022.

Le ministre Harbers a également été porte-parole pour le climat, la politique énergétique et la politique en matière de pollution par l'azote, et ministre de la migration dans le troisième gouvernement Rutte avant de devenir membre du conseil municipal de Rotterdam, chargé des affaires économiques, du port de Rotterdam et de l'environnement; il est membre de la Chambre des représentants et porte-parole du parti VVD pour les finances.

Le ministre Harbers a entrepris des études en économie à l'Université Erasmus de Rotterdam, en 1987.

---

#### **L'honorable Omar Alghabra**, *ministre des Transports du Canada*



L'honorable Omar Alghabra a été élu pour la première fois député de Mississauga-Centre en 2015 et a aussi assumé les fonctions de député de Mississauga-Erindale de 2006 à 2008.

Il a exercé les fonctions de secrétaire parlementaire de la ministre des Affaires étrangères (Affaires consulaires) et du ministre de la Diversification du commerce international avant de devenir secrétaire parlementaire du premier ministre (renouvellement de la fonction publique) et de la vice-première ministre et ministre des Affaires intergouvernementales en 2019.

Militant communautaire de longue date, le ministre Alghabra est passionné par son engagement auprès d'organisations locales comme le Sommet de Mississauga et Youth Troopers for Global Awareness. Parmi ses nombreuses activités, le ministre Alghabra a travaillé sans relâche pour soutenir les initiatives qui favorisent l'autonomisation des nouveaux Canadiens par l'intégration sociale et économique. Il a été membre du comité éditorial communautaire du Toronto Star, où il a rédigé des chroniques sur un large éventail de questions provinciales et fédérales. Son travail a également été publié dans le Huffington Post.

Il a occupé divers postes au sein de General Electric Canada, d'Enbala Power et de la Commission de l'énergie de l'Ontario.

Ingénieur en mécanique de formation, le ministre Alghabra est titulaire d'une maîtrise en administration des affaires et a été chercheur invité distingué à la faculté d'ingénierie et des sciences architecturales de l'Université Ryerson.

---

---

**Dominic Rochon, sous-ministre adjoint, Transports Canada, Canada**



Dominic Rochon a été nommé sous-ministre adjoint au ministère des Transports le 31 octobre 2022.

Il possède une vaste expérience en matière de stratégie politique, de planification stratégique, de communication stratégique et de diverses questions opérationnelles au sein du gouvernement du Canada.

Avant son entrée à Transports Canada, Dominic a occupé le poste de sous-ministre adjoint principal, à la Direction générale de la sécurité nationale et de la cybersécurité au sein de Sécurité publique Canada.

Au début de sa carrière dans la fonction publique, il a travaillé dans des agences centrales, en tant que directeur intérimaire des opérations au Secrétariat de la sécurité et du renseignement du Bureau du Conseil privé, et dans divers postes au Secrétariat du Conseil du Trésor. Il a également occupé plusieurs postes de direction au sein du Centre de la sécurité des télécommunications Canada.

Dominic est titulaire d'une licence (avec mention) en sciences politiques, politique internationale, de l'Université d'Ottawa. Il est marié et père de deux enfants.

---

**S. E. Salvatore Sciacchitano – président du conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)**



M. Salvatore Sciacchitano est le sixième président du conseil de l'OACI. Il a succédé à M. Olumuyiwa Benard Aliu le 1er janvier 2020.

M. Sciacchitano est diplômé en ingénierie des télécommunications de l'Université de Catane et a commencé sa carrière dans l'aviation en 1980, en rejoignant l'autorité italienne de navigabilité aérienne (RAI) où il a occupé des postes à responsabilité croissante, en tant que directeur de la réglementation de l'organisation en 1992, puis comme directeur technique et, en 1996, comme directeur général.

Avec la fusion de la Direction de l'aviation du ministère des Transports et de la RAI, et la création résultante de l'autorité italienne de l'aviation civile, M. Sciacchitano a assumé le poste de directeur général adjoint. À ce poste, il a joué un rôle déterminant dans la coordination des principales divisions commerciales de la structure nouvellement créée. Il s'est également vu confier de multiples mandats internationaux, présidant la Commission permanente d'EUROCONTROL, représentant l'Italie au conseil d'administration de l'Agence européenne de la sécurité aérienne, occupant la vice-présidence du Conseil provisoire d'EUROCONTROL et coordonnant la délégation italienne lors des assemblées de l'OACI. En raison de sa grande expérience dans le domaine des affaires internationales relatives à l'aviation, M. Sciacchitano a été nommé secrétaire exécutif de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) en 2010. En février 2019, il s'est joint à la délégation italienne au Conseil de l'OACI, dont il a été membre jusqu'à ce qu'il prenne ses fonctions de Président du Conseil.

---

---

**Richard Ossendorp, représentant du Royaume des Pays-Bas auprès de l'OACI**



Richard Ossendorp est le représentant du Royaume des Pays-Bas à l'OACI. Avant de devenir membre du Conseil de l'OACI, Richard a dirigé les équipes de négociation pour les transports, l'environnement et l'action climatique à la représentation permanente des Pays-Bas auprès de l'Union européenne. Durant cette période, il a été très impliqué dans la politique des transports de l'UE, notamment l'aviation civile. Il est originaire du ministère de l'infrastructure et de la gestion des eaux à La Haye, où il a occupé divers postes de direction avant de s'installer à Bruxelles.

Par ailleurs, en tant que conseiller politique principal à la direction générale de l'aviation civile, Richard a travaillé sur un large éventail de questions de politique internationale relatives à la sécurité aérienne, à la sûreté et à la sécurité, aux services de navigation aérienne et la conception de l'espace aérien, aux droits des passagers, à l'accès au marché et à la réglementation environnementale.

---

**Sylvain Lefoyer, directeur adjoint, Sûreté et Facilitation de l'aviation, Bureau du transport aérien de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)**



Sylvain Lefoyer est directeur adjoint de la sûreté de l'aviation et de la facilitation au Bureau du transport aérien de l'OACI depuis 2017. Il dirige des équipes chargées d'élaborer des politiques, des normes et des pratiques recommandées (SARP), de mener des audits et de fournir une assistance et un renforcement des capacités dans les domaines de la sûreté de l'aviation, de la cybersécurité, de la sécurité des frontières et de la facilitation.

Sylvain est secrétaire du Comité de la sûreté de l'aviation, de la Commission technique internationale des explosifs et du Comité de coordination de la cybersécurité.

Avant de se joindre à l'OACI, il a travaillé pendant 25 ans au ministère français des transports, où il s'occupait de la sécurité et de la sûreté de la navigation maritime, des transports terrestres et de la navigation aérienne. Il est titulaire d'une maîtrise en électronique de l'Université de Paris et d'une maîtrise en gestion publique de l'École des Ponts, ParisTech.

## MAÎTRES DE CÉRÉMONIE, MODÉRATEURS ET PANÉLISTES

**Kas Beumkes**, *co-président, Comité consultatif sur la sécurité aérienne, conseiller principal en politiques de l'aviation, ministère de l'infrastructure et de la gestion des eaux des Pays-Bas*



Kas travaille dans le domaine des enquêtes sur les accidents d'avion depuis 1990 et a été le chef de projet pour l'enquête sur la destruction du MH17 au Bureau d'enquêtes de sécurité néerlandais. Kas compte plus de 25 ans d'expérience dans le domaine des enquêtes sur les accidents d'avion. Il a été détaché en 2017-2018 auprès de l'OACI pour participer au programme de travail sur les zones de conflit. Depuis 2019, il travaille pour le ministère néerlandais des Infrastructures et occupe le poste de vice-président du groupe d'experts national chargé de partager les informations sur les zones de conflit avec les compagnies aériennes nationales. Il est en outre président du groupe d'experts pour l'information sur les risques liés au survol des zones de conflit (EGRICZ) et co-président du Comité consultatif sur la sécurité aérienne (SSCC). Kas a obtenu une licence de pilote professionnel au cours de sa carrière, il est titulaire d'une licence en ingénierie aéronautique et industrielle et d'une maîtrise en gestion de la sécurité, de la santé et de l'environnement.

---

**Kojiro Osaki**, *directeur, service de sûreté et de promotion de la sécurité de Japan Airlines*



Kojiro OSAKI est responsable de la gestion de la sécurité de l'entreprise, de l'analyse des risques géopolitiques, de la gestion du SeMS, du traitement des passagers indisciplinés et de la cybersécurité des avions du groupe Japan Airlines.

Kojiro est membre de l'équipe GRTF (Geopolitical Risk Task Force) de l'IATA, du groupe de travail régional pour l'Asie-Pacifique, du comité de sécurité AAPA et du groupe de sécurité Oneworld.

Avant d'occuper ce poste, Kojiro était directeur IOC, chargé de la gestion des risques et du plan de continuité des activités (il a réussi à mettre en place quatre IOC de remplacement et des plans d'urgence pour les déroutements hors ligne). Il était alors membre du groupe de travail du centre de contrôle des opérations de Oneworld. Il a également été directeur des services aux passagers à Heathrow et vice-président de l'AOC de Haneda lors de l'ouverture du nouveau terminal.

---

**Joost Rooijackers, coordonnateur national de la sécurité et du contre-terrorisme (NCTV), ministère de la Sécurité et de la Justice, des Pays-Bas**

---



Joost Rooijackers est conseiller politique auprès du coordonnateur national néerlandais pour la sécurité et le contre-terrorisme (ministère de la justice et de la sécurité).

Il est président du groupe d'experts néerlandais sur le survol des zones de conflit et membre du SSCC et du groupe de travail international EGRICZ. Il est également responsable de la politique néerlandaise de sécurité du fret aérien et du programme de renforcement des capacités en matière de sécurité aérienne.

Joost est également inspecteur européen de la sûreté aérienne pour le régime de fret de l'UE.

Avant de rejoindre le département politique, Joost a travaillé comme inspecteur de la sécurité aérienne au ministère de la justice et de la sécurité et a géré le service de formation à l'aéroport d'Amsterdam-Schiphol d'une société de sécurité opérant à l'échelle mondiale.

---

**Jane Spicer, cheffe du service de menace de sécurité, risques et renseignement, Qantas Airways**



Jane la prestation de conseils en matière de menaces, de risques et de renseignement sur la sécurité mondiale au groupe Qantas, avec plus de quinze ans d'expérience dans ce domaine. Elle est responsable du programme de survol sécurisé du groupe pour Qantas Airways, Jetstar Australia, Jetstar Asia et Jetstar Japan.

Jane est membre de l'OSAC Aviation Sector Committee (AVSC), de l'IATA Geopolitical Risk Task Force (GRTF), des tables rondes d'analystes de l'Asie-Pacifique et du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord, ainsi que du groupe Asia Crisis & Security.

Avant d'entrer à Qantas, Jane a travaillé pour le gouvernement australien dans le domaine de la lutte contre le blanchiment d'argent et le financement du terrorisme, ainsi que dans le renseignement stratégique pour la défense. Elle a occupé un poste diplomatique en Inde et a été déployée à court terme en Afghanistan.

Jane est titulaire d'une maîtrise en relations internationales et d'une licence en communication.

---

**Nicholas Robinson, sous-ministre adjoint délégué, Transports Canada**



Nicholas Robinson a été nommé sous-ministre adjoint délégué à la sécurité et à la sûreté en septembre 2022. Auparavant, il était directeur général de l'aviation civile à Transports Canada. Il était responsable de la conception et de la gestion du programme national de l'aviation civile par des politiques, des lignes directrices, des règlements, des normes, de la formation et de la sensibilisation, en vue de réaliser les priorités de Transports Canada en matière de sécurité. Ce programme régit toutes les facettes de l'industrie aéronautique au Canada, y compris les produits aéronautiques, les licences du personnel, la formation, les règles d'exploitation et de vol, les aéroports, les services aériens commerciaux, l'aviation générale et la navigation.

Aujourd'hui, le mandat de Nicholas comprend la réglementation et la supervision des règlements qui assurent la sécurité et la sûreté des modes de transport aérien, maritime,

---

ferroviaire et routier, ainsi que le transport des marchandises dangereuses. Il est notamment chargé d'établir des politiques, des règlements et des normes en matière de sécurité et de sûreté, et d'élaborer des orientations, des outils et des instructions pour aider l'industrie à se conformer à la réglementation et pour permettre aux inspecteurs de superviser la conformité à la réglementation. Son mandat couvre aussi les interventions en cas d'incident et la prestation de services aéronautiques.

Nicholas est titulaire d'une licence en sciences de la santé et d'une maîtrise ès arts de l'université Dalhousie à Halifax, en Nouvelle-Écosse, Canada.

---

***Oleh Maslyukov, adjoint au service Aviation, Programme alimentaire mondial***



Après avoir travaillé dans le secteur de l'aviation commerciale en Ukraine et occupé des postes de représentant régional et national au sein de compagnies aériennes des Balkans et d'Afrique du Nord, Oleh a rejoint le Programme alimentaire mondial (PAM) des Nations unies en 2007. Au cours de ses années de service pour le PAM, il a occupé les postes de responsable des opérations aériennes au Soudan, de chef de l'unité de transport aérien du PAM à Rome, en se concentrant sur l'achat de services de transport aérien et le soutien opérationnel, et de chef de la logistique et de la gestion de la chaîne d'approvisionnement en Éthiopie et en Ouganda. Elle occupe actuellement le poste de chef adjoint des services aériens au siège du PAM à Rome, où il gère et facilite le travail des opérations de l'organisation sur le terrain, avec plus de 100 avions répartis dans le monde entier. Oleh est titulaire d'un diplôme de gestion du transport aérien de l'Université nationale de l'aviation d'Ukraine. Il travaille au maintien de sa licence de pilote et prépare un diplôme en automatisation de la prise de décision.

---

***Michael Aomo, coordonnateur en chef des systèmes de gestion de la sécurité, Autorité de l'aviation civile, Kenya***



M. Aomo est un contrôleur de la circulation aérienne formé et certifié avec plus de 19 ans d'expérience dans le domaine de l'aviation. Dans son poste actuel de coordonnateur en chef du système de gestion de la sécurité (SGS) au sein du bureau du directeur des services de navigation aérienne, M. Aomo est chargé de diriger et de coordonner le développement, la mise en œuvre et la tenue à jour du SGS, du système de gestion des performances opérationnelles fondé sur des données et du cadre institutionnel de gestion des risques, conformément aux exigences réglementaires nationales et internationales. Il fait également office de secrétaire du comité de coordination civil-militaire.

M. Aomo est titulaire d'un doctorat en administration des affaires - finances (domaine thématique : modélisation de la taille et de la composition des flottes) de l'université Maseno, au Kenya. Il est également instructeur principal certifié OACI pour le cours SMxP (Safety Management for Practitioners).

---

***Ian Fowler, consultant en menaces et renseignement, Air New Zealand***

**Expérience**

Mon expérience repose largement sur ma formation militaire. Notamment, le processus d'appréciation militaire interarmées (JMAP), qui comprend l'élaboration et l'analyse d'un plan d'action, est soutenu par la préparation du renseignement interarmées et le suivi de l'espace de bataille (JIPB).

---



### **Défis**

Tous les processus d'évaluation des menaces et des risques sont friands d'informations - ils ont besoin d'informations actuelles, précises et pertinentes pour établir une base de référence, détecter les changements et fournir des résultats exploitables. Il est donc essentiel de trouver des moyens de partager rapidement les informations entre les États et les compagnies aériennes.

Il faut reconnaître que la tolérance au risque d'une compagnie aérienne peut être différente de celle d'une autre : « D'autres compagnies aériennes volent là-bas, alors pourquoi pas nous! »

### **Occasions**

Appuyer des initiatives collectives comme celles du groupe de travail sur le risque géopolitique de l'IATA, du document 10084 de l'OACI et l'Initiative sur la sécurité aérienne, permet de partager les connaissances et les expériences, de résoudre collectivement les problèmes complexes liés au partage d'informations et de contribuer à l'élaboration de meilleures pratiques en matière d'évaluation des menaces et des risques.

---

#### **Maximilian Merz, chef du service, Évaluation des menaces et des risques, Office fédéral de l'aviation, Allemagne**



Maximilian Merz est responsable depuis 2018 de l'évaluation et de la gestion des risques pour les aéronefs civils survolant ou se trouvant à proximité de zones de conflit. Avec son équipe, il surveille en permanence les menaces qui pèsent sur l'aviation civile et recherche des innovations et des améliorations du processus de gestion des risques.

Maximilian est un pilote commercial avec une qualification de type sur les avions de la famille Airbus A320. Il est titulaire d'une licence en gestion de l'aviation et d'une maîtrise en gestion internationale. Avant de rejoindre la CAA allemande, il a pu acquérir quatre ans d'expérience en tant que manager et analyste commercial au sein d'une grande compagnie aérienne allemande.

---

#### **Matthew Vaughan, directeur, Sécurité de l'aviation, Association du Transport Aérien International (IATA)**



Matthew est chargé de piloter les efforts internationaux de l'IATA en matière de sûreté de l'aviation et de cybernétique, en tant que secrétaire du Conseil consultatif sur la sûreté (SAC) et sous l'autorité du Conseil des gouverneurs de l'IATA. Il a plus de 20 ans d'expérience en gestion de la sécurité dans différents secteurs, notamment dans les services de police, le gouvernement fédéral et le secteur privé. Auparavant, il a travaillé pour Etihad Airways en tant que chef de la sécurité aérienne et a occupé des postes au sein des forces de police de Nouvelle-Galles du Sud, du gouvernement fédéral australien et de GHD Pty Ltd. Le travail de Matthew à l'IATA se concentre sur la promotion de la conformité aux normes de sûreté de l'aviation, la mise en œuvre d'une approche fondée sur le risque et la garantie de la continuité des activités face à l'évolution des menaces.

---

Auparavant, il a travaillé comme policier en Nouvelle-Galles du Sud (Sydney, Australie), des fonctions qui l'ont mené à un poste en gestion de la sécurité nationale au gouvernement australien (Canberra, Australie). Le reste de sa carrière dans le domaine la sécurité gouvernementale l'a conduit à un poste en gestion de projets à l'échelle nationale chez DHL Express et à travailler comme consultant chez GHD Pty Ltd à la fois au royaume d'Arabie saoudite et à Dubaï, aux Émirats arabes unis.

---

**Volodymyr Hromov**, *directeur adjoint du département AVSEC, responsable du service qualité et contrôle AVSEC au sein de la CAA d'Ukraine.*



M. Hromov est directeur de l'AVSEC, chef adjoint du service de contrôle de la qualité de l'AVSEC, inspecteur national de la sécurité aérienne de l'Administration nationale de l'aviation de l'Ukraine (Autorité de l'aviation civile) depuis mars 2016. Avant d'occuper son poste actuel, il a travaillé dans le secteur de la sécurité aérienne pendant des années et a fréquenté l'Académie nationale des services de sécurité de l'Ukraine, en tant qu'expert en sécurité et en jurisprudence, de 1995 à 2000.

---

**Dominique Grass**, *directeur du service d'analyse des risques de l'aviation civile (PARAC), AVSEC et FAL, France*



Dominique est le chef du service d'évaluation des risques à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC). Cette entité procède à l'évaluation des risques liés aux menaces qui pèsent sur l'aviation civile, au niveau national et international. Son mandat comprend les risques spécifiques liés au survol des zones de conflit. Avant de rejoindre ce poste, Dominique était conseiller aéronautique à l'ambassade de France en Chine, chargé de la diplomatie économique auprès de divers acteurs politiques et industriels, et de la promotion de la coopération institutionnelle entre les autorités des deux pays. Auparavant, il était négociateur de la DGAC des accords bilatéraux de services aériens entre la France et les pays tiers, fournissant le cadre juridique et toutes les dispositions pertinentes, y compris l'attribution de capacités, de routes et de droits de trafic, pour permettre aux transporteurs aériens d'effectuer leurs vols réguliers.

---

**Commandant Haig Anyonyi**, *directeur qualité, sécurité et environnement corporatif, Kenya Airways*

---

**Emiliano Lombardi**, *expert militaire principal en zones de conflit, Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)*

---

---

**André Baril, directeur général, Sûreté aérienne, Transports Canada**

André Baril est directeur général de la Sûreté de l'Aviation à Transports Canada depuis février 2022.



M. Baril compte plus de 24 ans d'expérience en matière de politique et d'opérations dans des domaines liés au développement économique et régional, aux relations fédérales-provinciales-territoriales, aux relations entre le Canada et les États-Unis, à la gestion des frontières, à la sécurité et aux questions relatives à l'immigration et aux réfugiés. Avant d'entrer à TC, il a occupé divers postes de direction à Immigration, Réfugiés et Citoyenneté Canada (IRCC) au cours des 12 dernières années. Dans son dernier poste, en tant que directeur général de l'orientation des programmes d'immigration, il a dirigé la réponse d'IRCC à l'écrasement du vol PS752, la réorganisation des services d'immigration dans le cadre de la pandémie de COVID, les restrictions et exemptions frontalières de COVID, et il a coordonné les efforts d'IRCC pour les évacuations de l'Afghanistan pendant la fermeture du pont aérien.

Il est titulaire d'un master en économie de l'université de Toronto et d'une licence en économie de l'université de Montréal (avec un échange d'un an à l'université de Colombie-Britannique).

---

**John Velho, directeur, Programme de protection des passagers et des opérations de ciblage, Sûreté et Sécurité, Transports Canada**



John Velho a été nommé au poste de directeur, Programme de protection des passagers et des opérations ciblées de la sûreté aérienne, en avril 2020.

M. Velho possède 23 ans d'expérience au sein du gouvernement du Canada, et a occupé des postes dans différents secteurs du ministère, notamment dans les domaines suivants : Programmes, Finances générales, transport ferroviaire, transport maritime, Formation technique et Aviation. M. Velho a commencé son parcours en tant qu'agent financier, avant d'occuper de nombreux postes aux responsabilités croissantes, dont celui de chef des opérations internationales, où il était responsable de la surveillance des activités à l'étranger. Il a également travaillé avec des organisations internationales sur différents dossiers de coopération technique, et a représenté le gouvernement du Canada dans différents groupes d'experts à l'OACI et aux Nations Unies.

M. Velho a récemment créé le Bureau d'information sur les zones de conflit (BIZC) dans le cadre de l'engagement du Premier ministre sur le renforcement de la sécurité aérienne à la suite de la destruction tragique du vol PS752.

Avant d'entrer au service du gouvernement du Canada, M. Velho a étudié l'administration des affaires et les relations de travail.

---

## FACILITATEURS – Jour 2

**Russell Reil, gestionnaire de programme pour les zones de conflit, Affaires internationales, Federal Aviation Administration (FAA)**

Russell est actuellement gestionnaire de programme pour les zones de conflit au sein du Bureau des affaires internationales de la Federal Aviation Administration (FAA). À ce titre, il préside le Crisis Response Working Group (CRWG), chargé de traiter les risques pour la sécurité des aéronefs civils en vol provenant d'armes capables de cibler ou d'endommager des appareils de l'aviation civile américaine, ainsi que d'autres dangers associés aux conflits, aux tensions accrues et aux activités des groupes extrémistes ou militants.

Avant d'entrer à la FAA en 2021, il a travaillé pendant 12 ans au sein de l'administration américaine de la sécurité des transports (TSA), son dernier poste étant celui d'inspecteur international de la conformité (ICI) au sein de la direction des opérations de conformité (Compliance Operations Directorate). Avant de rejoindre la direction des opérations de conformité, Russell a été responsable du bureau Europe/Afrique et Moyen-Orient (EAME), avec une attention particulière pour l'Afrique subsaharienne. Russell a également été conseiller principal par intérim de l'administrateur adjoint chargé de la conformité et a représenté la TSA en tant que représentant de l'administration de la sécurité des transports (TSAR) en Afrique du Sud et au Sénégal.

---

**William Muldoon**, *analyste principal, division Renseignement et Analyse des menaces, programmes de sécurité nationale et de réponse aux incidents, sécurité et sûreté des marchandises dangereuses à la Federal Aviation Administration (FAA)*



M. Muldoon occupe actuellement le poste de directeur adjoint par intérim au sein de l'Office of National Security Programs & Incident Response de la Federal Aviation Administration (FAA). Il a sous ses ordres trois divisions opérationnelles : Intelligence Threat and Analysis, Washington Operations Center et Emergency Planning and Incident Response Divisions. Auparavant, il a occupé le poste d'analyste principal chargé de surveiller les menaces pesant sur le système national de l'espace aérien (NAS) et sur les opérations de survol international, et d'établir des rapports à ce sujet. Il a notamment dirigé les opérations de renseignement d'un centre de veille fonctionnant 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, la production de renseignements et la collaboration au sein du gouvernement américain, ainsi qu'avec l'industrie et les partenaires étrangers.

Avant de se joindre à la FAA, en 2014, M. Muldoon a occupé le poste d'analyste principal au Centre d'analyse de l'aviation civile de l'armée de l'air américaine, où il a élaboré des produits sur mesure pour les partenaires de la communauté. Avant de rejoindre le Centre d'analyse de l'aviation civile en 2011, M. Muldoon a servi dans l'armée de l'air américaine pendant près de 25 ans à tous les niveaux de commandement. Durant cette période, il a participé à de nombreux déploiements, notamment dans le cadre des opérations Allied Force, Enduring et Iraqi Freedom.

M. Muldoon est diplômé du Peru State College au Nebraska, où il a obtenu une licence de technologie en gestion d'entreprise. En 2007, il s'est vu décerner un master en intelligence stratégique au National Defense Intelligence College.

---

**Richard Cave**, *chef, Risques mondiaux et réponses, Stratégies et politiques de sûreté de l'aviation (ASSP), département des Transports du Royaume-Uni, et membre du Comité consultatif sur la sécurité aérienne*



Richard travaille au département des Transports britannique depuis 2004 et il est actuellement chef de l'équipe « Risques mondiaux et réponses », responsable du travail du DfT sur les zones de conflit et les menaces dans l'espace aérien mondial. Il supervise le travail du DfT sur l'évaluation des risques et l'engagement de l'industrie en relation avec les menaces que représente l'espace aérien, tout en ayant une responsabilité plus large pour d'autres questions politiques liées à la sécurité des avions à l'arrivée. Richard représente également le Royaume-Uni au sein des groupes SSCC et EGRICZ. Entre 2017 et 2020, Richard a été directeur régional pour le Proche et le Moyen Orient, dirigeant l'engagement et le travail opérationnel des départements en matière de sûreté aérienne dans la région. Avant cela, Richard a occupé des rôles de planification d'urgence et de réponse aux incidents au sein du Centre des opérations de sécurité des transports (TSOC) du DFT et de l'équipe de renseignement et d'évaluation des menaces.

---

**Tom McMorrow**, *conseiller politique, Risques mondiaux et Réponse, Direction de la Sécurité des transports, département des Transports du Royaume-Uni*



Tom est entré au ministère britannique des transports en septembre 2022 et est actuellement conseiller politique au sein de l'équipe Global Risk and Response. Dans ce rôle, il s'intéresse principalement aux zones de conflit et aux menaces qui pèsent sur l'espace aérien mondial. Parmi les travaux récents de Tom, on peut citer la formalisation du processus du DfT pour les évaluations des risques de survol. Dans le cadre de ses fonctions, Tom collabore fréquemment avec les membres de l'EGRICZ, et il a récemment participé à la révision du document 10084 de l'OACI par le groupe.

Avant de se joindre à l'équipe du DFT, Tom a travaillé pendant trois ans au sein de l'équipe Correspondance et demandes de renseignements du Trésor britannique, où il traitait les réponses aux députés, aux intervenants et aux membres du public. Il a étudié les sciences politiques à l'université de Birmingham.

---

**Valentine Sarnau**, *coordinatrice de la Sécurité de l'Aviation, département fédéral suisse de l'Environnement, des Transports, de l'Énergie et des Communications, DETEC, Office fédéral de l'Aviation Civile (FOCA)*



Valentine Sarnau est coordinatrice de la sécurité aérienne à l'Office fédéral suisse de l'aviation civile. Dans le cadre de ses fonctions, Valentine est responsable des affaires juridiques et internationales dans le domaine de la sécurité aérienne. Au niveau national, elle est responsable du contenu et de la diffusion du programme national de sûreté, qui régit les exigences de sûreté pour l'industrie aéronautique en Suisse. En collaboration avec l'Office fédéral de la police, elle entretient des contacts réguliers avec les compagnies aériennes pour discuter des menaces et des risques, ainsi que des mesures de précaution à prendre dans certaines zones de conflit. Au niveau international, elle est membre du groupe de travail de l'OACI sur la menace et le risque et conseillère suisse auprès du groupe d'experts sur la sécurité de l'aviation de l'OACI. Dans le domaine des capacités de détection, elle est membre du groupe de travail technique de la CEAC et du groupe d'étude EDD.

Auparavant, elle a travaillé pour le Département fédéral des affaires étrangères dans la division de la politique de sécurité où elle analysait les tensions politiques et les situations de conflit au Moyen-Orient, en Afrique et en Asie, et coordonnait les acteurs

---

gouvernementaux de la sécurité. Avant cela, elle a travaillé pour le Département fédéral suisse de la défense en tant qu'analyste de la sécurité internationale et a effectué une mission au Kosovo en tant qu'officier de renseignement chargé d'évaluer les risques qui pesaient sur le contingent suisse de la KFOR et de proposer des mesures d'atténuation.

---

**Thierry Gachot**, *chef de la division menaces sol-air, sol-sol et survol des zones de conflit, Autorité française de l'aviation civile, France*

---



Thierry Gachot a servi pendant 39 ans dans l'armée de l'air française, où il a occupé de nombreux postes différents, tous liés à la troisième dimension. Spécialiste de la défense antiaérienne, il a eu l'occasion de commander plusieurs unités de défense sol-air disposant de moyens antiaériens de différentes portées. Depuis 2017, Thierry travaille au sein de l'unité d'analyse des risques de la Direction Générale de l'Aviation Civile, où il est en charge de l'analyse des menaces liées aux armes sol-air et de frappe à distance, mais aussi les menaces et les risques liés aux zones de conflit.

---

**Katie Buckley**, *co-présidente, Comité consultatif sur la sécurité aérienne, cheffe du Bureau d'information sur les zones de conflit, Transports Canada*

---



Katie Buckley dirige le Bureau d'information sur les zones de conflit (BIZC) de Transports Canada, qui est chargé de surveiller l'espace aérien étranger, d'identifier et d'atténuer les menaces qui pèsent sur les opérations de l'aviation civile au-dessus ou à proximité des zones de conflit. Le BIZC a évolué sous la direction de Katie et comprend désormais une équipe opérationnelle qui analyse les menaces pesant sur les opérations de l'aviation civile et canadienne dans le monde entier, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7.

En outre, Katie est chargée de faire progresser l'initiative mondiale sur la sécurité aérienne menée par le Canada. À ce titre, elle préside le Comité consultatif international pour un ciel plus sûr (SSCC), dont elle est membre depuis sa fondation en 2020.

Katie a rejoint Transports Canada il y a quatre ans en tant que conseillère en matière de risques liés à la sécurité aérienne, chargée d'évaluer les voies d'accès des terroristes pour mener des attaques contre des cibles de l'aviation. Depuis janvier 2020, Katie participe à l'élaboration et à la mise en œuvre de la nouvelle position canadienne en matière de risques sur l'atténuation des risques dans les zones de conflit.

---

**Bianca Colatruglio**, *directrice, Sécurité de l'Aviation et Conformité réglementaire, Air Canada*

---



Bianca Colatruglio est directrice de la sécurité aérienne et de la conformité réglementaire à Air Canada. À ce titre, elle est responsable du développement et du maintien d'un système de gestion de la sécurité (SGS) fiable, fondé sur le risque et axé sur le renseignement. Bianca travaille à Montréal, au Canada, au siège d'Air Canada. Son équipe est responsable de toutes les questions liées à la sécurité aérienne, à la conformité réglementaire, aux renseignements concernant la sécurité, à l'assurance de la qualité et à la gestion des risques, ainsi qu'au Centre mondial des opérations de sécurité d'Air Canada.

Avant de rejoindre Air Canada, Bianca a travaillé pendant 12 ans à Ottawa dans la fonction publique fédérale. Pendant sept de ces années, elle a travaillé à Transports Canada, d'abord au Centre d'intervention de Transports Canada, puis à la Direction des opérations de sécurité de l'aviation, où elle a occupé plusieurs postes dans le domaine de la sécurité et de l'analyse du renseignement. Avant son départ du gouvernement, Bianca dirigeait la Direction de l'évaluation du renseignement de sécurité.

---

**Katharina Hemming, gestionnaire principale des risques de sécurité de l'aviation, Deutsche Lufthansa AG**



Katharina Hemming est cadre supérieur au sein du département de gestion des risques pour la sécurité de l'aviation du groupe Lufthansa, basé à Francfort, en Allemagne.

Depuis 2017, elle est l'analyste régionale pour le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord, chargée de protéger les employés, les passagers et les actifs du groupe Lufthansa. En outre, elle est responsable de la gestion des risques de survol, de l'évaluation des risques liés à l'espace aérien et de la mise en œuvre de mesures d'atténuation en étroite coordination avec les opérations de vol.

Elle est titulaire d'un master en études sur la paix et les conflits et est membre d'un groupe de travail sur la sécurité à l'Académie fédérale allemande pour la politique de sécurité.

---